ROYAUME DU MAROC

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT

REFERENTIEL DE LA REGULATION DU TRANSPORT AERIEN AU MAROC

- FEVRIER 2004 -

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION - GENERALITES 1

1.1. OBJECTIFS DU DOCUMENT 1
1.2. CONTEXTE GENERAL 1

CHAPITRE 2 : ASPECT REGLEMENTAIRE DE LA POLITIQUE DU SECTEUR DU TRANSPORT AERIEN 4

CHAPITRE 3 : CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DU SECTEUR 5

3.1. CONVENTIONS INTERNATIONALES 5
3.2. CADRE REGIONAL 6
3.3. ACCORDS BILATERAUX DU TRANSPORT AERIEN 7
3.4. REGLEMENTATION NATIONALE 8

CHAPITRE 4 : ETAT DE LA REGULATION DU SECTEUR A FIN 2003 8

4.1. TRANSPORT REGULIER INTERNATIONAL 8
4.2. TRANSPORT CHARTER 8
4.3. TRANSPORT REGULIER DOMESTIQUE 9
4.4. ASSISTANCE EN ESCALE ET CRENEAUX HORAIRES 9
4.5. TABLEAU RECAPITULATIF DE L'ETAT DE LA REGULATION A FIN 2003 10

CHAPITRE 5 : APPORTS DE LA NOUVELLE REGLEMENTATION 11

5.1. VOLS REGULIERS 11
5.2. VOLS CHARTER 12
5.3. CRENEAUX HORAIRES 13

CHAPITRE 6 : PROCEDURES D'AUTORISATION ET D'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT AERIEN 14

6.1. SERVICES AERIENS REGULIERS 14
6.2. VOLS D'AFFRETEMENT (CHARTER) 16

ANNEXES 19

ANNEXE 1 : LEXIQUE 20

ANNEXE 2 : TYPES DES CLAUSES DES ACCORDS BILATERAUX RELATIVES AUX ROUTES, AUX CAPACITES ET AUX TARIFS 21

ANNEXE 3 : CAHIER DES CHARGES FIXANT LES CONDITIONS D'OCTROI D'AUTORISATION D'EXPLOITATION DE SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC REGULIERS ET NON REGULIERS 23

ANNEXE 4 : LISTE ARRETEE AU MOIS DE DECEMBRE 2003 DES ACCORDS AERIENS BILATERAUX CONCLUS PAR LE MAROC ET LEURS PRINCIPALES CARACTERISTIQUES 51

ANNEXE 5 : TABLEAU DES ROUTES CONVENUS DANS LES PRINCIPAUX ACCORDS BILATERAUX CONCLUS PAR LE MAROC AVEC LES PAYS EUROPEENS 53

ANNEXE 6 : LISTE DES COMPAGNIES AERIENNES (HIVER 2003-2004) AUTORISEES POUR ASSURER DES SERVICES AERIENS REGULIERS SUR LE MAROC CONFORMEMENT AUX ACCORDS BILATERAUX EN VIGUEUR 55

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION - GENERALITES

1.1 OBJECTIFS DU DOCUMENT

Le présent document est conçu pour constituer le référentiel de la régulation marocaine régissant le secteur du transport aérien. Il est destiné à l'ensemble des intervenants dans le secteur et principalement les compagnies aériennes, ainsi qu'aux tours opérateurs et aux professionnels du tourisme.

Ses principaux objectifs consistent à :

- préciser les lignes directrices de la politique du Gouvernement dans le secteur du transport aérien concrétisant sa volonté de poursuivre la mise en œuvre d'un processus de libéralisation cadrée et transparente du ciel marocain,
- donner un aperçu général du contexte international, régional et national de la réglementation du secteur,
- présenter les principaux constats issus du diagnostic de la régulation du transport aérien au Maroc,
- clarifier les principaux concepts liés à la réglementation du transport aérien au Maroc,
- décrire les apports à la réglementation du transport aérien qui seront mis en œuvre dès l'année 2004,
- rappeler les obligations et les droits des compagnies aériennes exerçant au Maroc,
- présenter les procédures établies par de la Direction de l'Aviation Civile (DAC) que doivent respecter les compagnies aériennes.

Les éléments ci dessus et qui font l'objet de ce document, peuvent être issus de la réglementation actuelle rappelée ici à l'intention des opérateurs aériens ou d'innovations des règles et pratiques actuelles en vue de mieux développer et promouvoir ce secteur.

Ce référentiel a pour but de fournir aux différents intervenants un guide réglementaire clarifiant et professionnalisant les relations entre eux et le régulateur (la DAC).

En présentant la politique du Gouvernement relative au transport aérien et la traduction opérationnelle de sa libéralisation, le référentiel souhaite donner une visibilité plus claire aux opérateurs exerçant dans le secteur ainsi qu'aux investisseurs éventuels intéressés par ce secteur en plein développement.

Il constitue la base d'interprétation de la réglementation régissant les services de transport aérien au Maroc. Ses dispositions seront opposables aussi bien aux transporteurs aériens autorisés qu'au régulateur (Direction de l'Aéronautique Civile).

1.2 CONTEXTE GENERAL

Conscient que le transport aérien est une composante fondamentale du développement économique et social, le Maroc a adopté ces dernières années une politique de libéralisation de ce secteur tant sur le plan régional, que bilatéral et national.

Ainsi, le Maroc a marqué sa complète adhésion au programme de libéralisation entre les pays arabes établi par la Commission Arabe de l'Aviation Civile. Le programme prévoit la libéralisation totale du transport aérien entre les pays arabes à compter de novembre 2006.

Le Maroc a également signé en 2001 un accord d'open sky avec les Etats Unis d'Amérique ainsi qu'un nombre important d'accords libéraux avec différents pays notamment en Europe.

Cette politique de libéralisation concerne également le transport aérien par des vols charters. En plus de la libéralisation effective de ce segment commencée en 1997, l'administration marocaine n'a ménagé aucun effort en vue d'encourager la création de nouvelles compagnies charter marocaines.

Ainsi, deux compagnies charter marocaines sont autorisées depuis 2002.

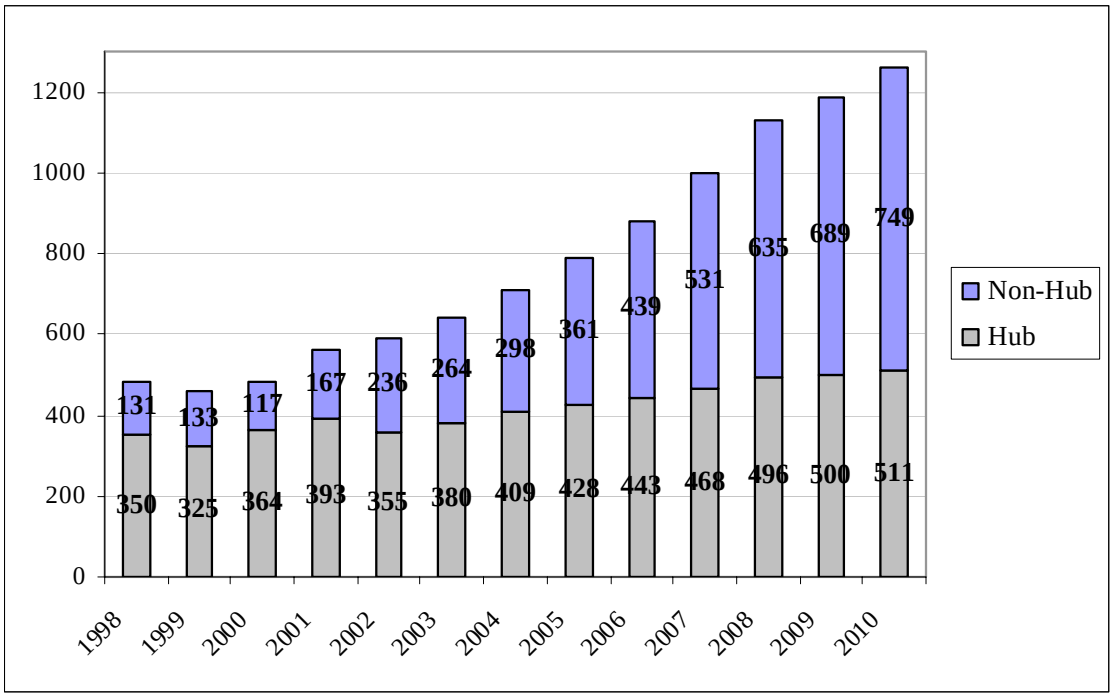
L'ambition du Maroc d'atteindre 10 millions de touristes à l'horizon 2010 (Vision 2010) et la croissance prévisible pour le trafic aérien international créent le besoin de transporter 15,6 millions de passagers aériens en 2010 (pour 7 millions en 2002). En d'autres termes, le nombre de fréquences internationales aux aéroports marocains, tout type de trafic confondu, devrait passer d'environ 600 rotations par semaine en 2002 à environ 1.260 rotations par semaine en 2010 dont 750 devraient toucher la province marocaine (autres aéroports que Casablanca-Rabat).

L'effort d'ouverture des lignes à destination du Maroc sera donc très important.

Il devra se faire en tenant compte de l'évolution de l'offre touristique du Maroc et notamment des ouvertures de nouvelles capacités hôtelières et tendra à s'orienter vers le renforcement de la part des lignes touchant les aéroports de la province (Graphique 1).

GRAPHIQUE 1 : PREVISIONS D'EVOLUTION DES BESOINS EN VOLS INTERNATIONAUX (2002-2010)

En fréquences par semaine



Il est donc nécessaire de créer les conditions pour un développement considérable du secteur aérien.

Partant de ce constat, et en réponse aux attentes des multiples intervenants dont l'activité et les intérêts sont étroitement liés au secteur du transport aérien au Maroc (opérateurs aériens, tours opérateurs, professionnels du tourisme, …), le Ministère de l'Equipement et du Transport a engagé une réflexion approfondie visant à définir les nouvelles lignes directrices de la politique du secteur du transport aérien au Maroc.

Cette réflexion a abordé plusieurs aspects liés à l'évolution du secteur, à savoir :

- Les objectifs de développement du secteur en relation avec l'évolution du secteur du tourisme,
- Le repositionnement de la mission stratégique de la compagnie nationale,
- La préparation d'un plan de placement des nouvelles capacités aériennes

Elle a consisté, entre autres, en la revue du contexte légal et réglementaire régissant le secteur du transport aérien au Maroc et la proposition de nouvelles mesures réglementaires visant à clarifier les règles d'accès et d'évolution des opérateurs dans le secteur.

CHAPITRE 2 : ASPECT REGLEMENTAIRE DE LA POLITIQUE DU SECTEUR DU TRANSPORT AERIEN

Les principales lignes directrices de la politique du secteur du transport aérien qui traduisent la volonté du Gouvernement marocain de développer le secteur, notamment à travers l'aspect réglementaire, peuvent être résumées comme suit :

- Améliorer la transparence dans les règles d'accès et d'évolution dans le secteur,

- Promouvoir la desserte en régulier et charter des destinations touristiques du Royaume en encourageant la densification des vols point à point existants et l'ouverture de nouvelles lignes directes,

- Encourager les projets de création de nouvelles compagnies régulières et charter marocaines, et notamment celles présentant des plans de développement durable de la desserte aérienne des destinations touristiques du pays,

- Poursuivre l'ouverture du secteur en négociant des accords bilatéraux plus libéraux,

- Garantir les conditions d'une concurrence saine et loyale au sein du secteur notamment en mettant en œuvre des mesures à même de protéger l'ensemble des compagnies régulières, à égalité de traitement entre elles, contre des pratiques anti-concurrentielles autour du hub de Casablanca,

- Optimiser la desserte du hub de Casablanca durant les périodes de pointe saisonnière.

CHAPITRE 3 : CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DU SECTEUR

Le secteur du transport aérien au Maroc est régi par :

- les conventions internationales ratifiées par le Maroc notamment la convention sur l'aviation civile internationale signée à Chicago en 1944,
- les accords conclus dans le cadre régional,
- les accords bilatéraux de transport aérien signés avec des pays tiers,
- la réglementation nationale régissant le secteur au Maroc notamment le décret n° 2-61-161 du 10.07.1962 portant réglementation de l'Aéronautique Civile.

3.1. CONVENTIONS INTERNATIONALES

La convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago de 1944, à laquelle le Maroc est partie, constitue encore aujourd'hui le fondement de l'organisation des transports aériens mondiaux.

3.1.1. Principes de la convention de Chigaco

Elle a pour objectifs de faire en sorte, que l'aviation civile internationale se développe d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique.

La Convention établit à l'article premier le principe selon lequel chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Cela signifie que chaque État a le droit de contrôler les services aériens réguliers au-dessus de son territoire : *"aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus du territoire d'un État contractant ou à l'intérieur de celui-ci, sauf avec une permission spéciale ou tout autre autorisation dudit État et à condition de se conformer aux termes de ladite permission ou autorisation"* (article 6).

La convention établit un régime similaire de contrôle national des services non réguliers (article 5). Elle autorise les États à limiter le cabotage aux transporteurs nationaux et elle interdit l'octroi d'un droit de cabotage exclusif à un seul partenaire (article 7).

La convention a institué l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui a pour mission d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.

3.1.2. Définition des services aériens

L'OACI a défini en 1952 les *services aériens réguliers internationaux* comme étant une série de vols possédant chacune des caractéristiques suivantes :

- les vols s'accomplissent à travers l'espace aérien de plus d'un Etat (transport de passagers, de courrier ou de marchandises),
- les vols sont accessibles au public,
- les vols sont assurés suivant un horaire publié, et avec une régularité et une fréquence telle que cette suite constitue une série systématique de vols.

Les *services de transport aérien non réguliers* ne font pas l'objet d'une définition propre et s'entendent par conséquent tous les services de transport aérien non relevant de la définition des vols réguliers.

3.1.3. Définition des libertés de l'air

L'OACI a défini les cinq libertés de l'air comme suit :

1ère liberté : le droit de traverser le territoire d'un Etat sans y atterrir (droit de survol) ;

2ème liberté : le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (droit d'escale technique) ;

3éme liberté : le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ;

4ème liberté : le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ;

5ème liberté : le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre Etat contractant et le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre Etat contractant.

3.2. CADRE REGIONAL :

3.2.1. Au niveau de la Ligue Arabe

Sur le plan régional, le Maroc est membre du Conseil Arabe de l'Aviation Civile (l'ACAC), institution spécialisée de la Ligue Arabe.

Un programme de libéralisation du transport aérien entre les Etats arabes a été adopté par l'ACAC et approuvé par le Conseil des Ministres Arabes du Transport. Ce programme se présente comme suit :

- **Première étape** (novembre 2000- octobre 2002) : libéralisation du transport des marchandises et du transport aérien non régulier (charter),
- **Deuxième étape** (novembre 2002- octobre 2004) : libéralisation partielle des 3ème et 4ème libertés de l'air en ce qui concerne le transport régulier (avec la répartition de la capacité de 40% à 60% entre les deux parties),
- **Troisième étape** (novembre 2004-octobre 2006) : libéralisation totale des 3ème et 4ème libertés de l'air en ce qui concerne le transport aérien régulier,
- **Quatrième étape** (à partir de novembre 2006) : libéralisation de la 5ème liberté de l'air entre les états arabes.

3.2.2. Au niveau de l'Union Européenne

Compte tenu de l'importance du trafic aérien entre le Maroc et les pays de l'Union Européenne, qui représente pratiquement les trois quarts du trafic global (régulier et charter) en provenance ou à destination du Maroc, le Gouvernement marocain a engagé des démarches en vue d'entamer des négociations avec l'Union Européenne pour la conclusion d'un accord avec cette dernière, à l'instar d'autres pays non membres de l'Union Européenne. L'aboutissement de cette initiative lèverait les limitations réglementaires contenues dans les accords bilatéraux actuels sur tous les aspects du transport aérien.

3.3. ACCORDS BILATERAUX DU TRANSPORT AERIEN :

3.3.1. Historique :

Dès 1946, les deux grandes puissances aéronautiques du moment, les États-Unis et le Royaume-Uni, ont conclu un accord dit "Bermudes I", qui a servi de modèle à la rédaction de tous les accords bilatéraux conclus par la suite, du moins jusqu'au début des années 80.

L'accord bilatéral classique repose, d'un point de vue économique, sur la négociation détaillée de quatre "piliers" : les droits de trafic, la capacité et les tarifs et les routes aériennes à quoi s'ajoutent diverses dispositions spécifiques non moins importantes relatives à la sécurité, la sûreté, les redevances, les taxes, etc. L'annexe 2 détaille les différents types de clauses des accords bilatéraux relatives aux libertés de l'air (droits de trafic), aux capacités, aux tarifs et aux routes. Plus de 3000 de ces accords sont actuellement en vigueur.

Les États-Unis ont, dès le début des années 90, proposé à leurs partenaires de signer un nouveau type d'accord sur les services aériens appelé accord de ciel ouvert (Open Sky). Les accords de ce type, actuellement en vigueur, se caractérisent par le fait qu'ils :

- ne limitent pas le nombre de compagnies que chaque partie peut désigner ;
- ne limitent pas les capacités exploitables et les fréquences permises sur les routes ;
- ouvrent la totalité des droits de trafic ;
- laissent les opérateurs entièrement libres de fixer leurs prix dans la mesure où ils ne sont pas contestés simultanément par les deux pays (système de la double désapprobation cf. annexe 2).

3.3.2. Accords bilatéraux conclus par le Maroc :

Le Maroc a conclu soixante-quinze (75) accords aériens bilatéraux dont cinquante-cinq (55) prévoient la multi-désignation[1] des compagnies de transport aérien.

La politique préconisée depuis plusieurs années en matière de libéralisation du secteur est mise en oeuvre en cohérence avec les évolutions enregistrées au niveau international à travers la négociation d'accords aériens de type de plus en plus libéral.

Ainsi, les étapes suivantes ont été franchies par le Maroc :

- Libéralisation en juillet 2000 de l'accord signé avec l'Italie (capacités illimitées),
- Conclusion en juin 2001 de deux accords libéraux avec les Emirats Arabes Unis et les Pays Bas,
- Conclusion en octobre 2001 d'un accord d'open sky avec les Etats Unis d'Amérique,
- Conclusion en novembre 2001 d'un accord libéral avec la Syrie,
- Révision en juin 2002 des accords avec le Belgique et le Bahreïn (libéralisation des fréquences),
- Conclusion en octobre 2002 d'un accord libéral avec la Suisse (capacités illimitées),
- Révision en novembre 2003 de l'accord avec le Portugal (libéralisation des fréquences et tableau des routes en 3ème et 4ème libertés et libéralisation des vols fret),
- Libéralisation de l'accord signé avec la Grande Bretagne (en cours de négociation).

La liste complète des accords aériens conclus par le Maroc et de leurs principales caractéristiques est représentée en annexe 4.

[1] Droit pour une partie signataire de l'accord bilatéral de désigner plusieurs compagnies contrairement au cas de la mono désignation.

Le type et les possibilités de capacités offertes à travers les principaux accords bilatéraux conclus par le Maroc à fin 2003, ainsi que l'état d'utilisation des fréquences durant l'été 2003 sont résumées dans le tableau suivant :

PAYS	DESIGNATION	CAPACITE	FREQUENCES PREVUES	FREQUENCES EFFECTUEES PAR SEMAINE (ETE 2003)	
				Compagnies Etrangères	Compagnies Marocaines
Espagne	Multi	Prédéterminée	*	14	52
France	Multi	Prédéterminée	*	52	113
Belgique	Multi	Prédéterminée avec augmentation progressive des fréquences	13+13 Illimitées à partir de 2004	0	16
Angleterre	Multi	Prédéterminée avec augmentation progressive de fréquences	En cours de négociation Illimitées à partir de l'hiver 2004-2005	12	11
Allemagne	Multi	Prédéterminée	16+16	7	11
Portugal	Multi	Libre depuis novembre 2003	Illimitées	0	26
Hollande	Multi	Libre	Illimitées	7	12
Italie	Multi	Libre	Illimitées	13	14
Suisse	Multi	Libéral	Illimitées	4	13
Etats Unis	Multi	Open Sky	Illimitées	0	5

* Toute fréquence supplémentaire est discutée par les compagnies aériennes entre elles et soumises aux autorités aéronautiques pour approbation. En cas de différend, ces dernières se consultent pour trouver un accord.

Les routes sur lesquelles peuvent être effectués les services aériens réguliers, convenus dans les principaux accords bilatéraux, sont présentées dans l'annexe 5.

3.4. REGLEMENTATION NATIONALE

Au niveau national, le secteur est régi par les trois textes suivants :

- Le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété,

- L'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 544-00 du 2 novembre 2000 fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié et complété,

- la circulaire du 22 mai 2002 relative à l'exploitation des services aériens de transport public non régulier de passagers aux fins touristiques tel qu'elle a été modifiée et complétée.

CHAPITRE 4 : ETAT DE LA REGULATION DU SECTEUR A FIN 2003

Cette partie a pour objet de présenter, pour chacun des segments d'activité du transport aérien (régulier international, charter international, régulier domestique), la situation de la régulation du secteur du transport aérien au Maroc telle qu'elle était avant la mise en œuvre des nouvelles orientations de politique sectorielle contenues dans le présent document.

4.1. LE TRANSPORT REGULIER INTERNATIONAL :

L'accès au marché du transport aérien régulier international est régi par les accords bilatéraux conclus entre le Maroc et les pays tiers.

Le degré de libéralisation de ces accords varie de la liberté totale des capacités (accords conclus avec les Etats-Unis, la Suisse, l'Italie, le Portugal, le Bahreïn, les Emirats Arabes Unis et la Hollande) à une détermination préalable des capacités (France, Espagne,…). Toutefois, dans le cadre du processus de libéralisation du secteur engagé par le Gouvernement, les accords faisant partie de cette dernière catégorie font régulièrement l'objet de négociations visant l'augmentation progressive des capacités voire la suppression de toute limitation sur les capacités (Cf. sous-chapitre 3.3 pour plus de détails sur les caractéristiques des accords bilatéraux conclus par le Maroc).

Les capacités actuelles des accords bilatéraux conclus par le Maroc, même pour ceux prévoyant une capacité déterminée au préalable offrent de grandes possibilités d'accès au marché des services aériens réguliers aussi bien pour les compagnies étrangères que marocaines.

En effet, on constate que le degré d'implication des compagnies étrangères d'un pays donné dans le marché marocain n'est pas forcément fonction du degré de libéralisation de l'accord bilatéral. A titre d'exemple, aucune compagnie américaine n'opère des services réguliers sur le Maroc même si les deux pays sont liés par un accord de type "Open Sky".

Toutefois, ces possibilités ne garantissent pas à elles seules l'intérêt des compagnies aériennes internationales pour le marché marocain.

Le transport aérien régulier sous pavillon marocain est assuré par la compagnie nationale Royal Air Maroc et la compagnie privée Régional Airlines créée en 1997. Cette dernière assure des vols domestiques et des liaisons de proximité avec les pays voisins (Gibraltar, Malaga, Las Palmas, Lisbonne).

En vertu des accords aériens conclus par notre pays, 28 compagnies régulières étrangères assurent des liaisons aériennes régulières avec différents pays et desservent le Maroc (saison hiver 2003-2004).

En annexe 6, figure la liste des compagnies aériennes étrangères désignées et autorisées (saison hiver 2003-2004) pour assurer des services aériens réguliers sur le Maroc conformément aux accords bilatéraux en vigueur.

4.2. TRANSPORT CHARTER

Ce type de vols est régi par la circulaire du 22 mai 2002 relative à l'exploitation des services aériens de transport public non régulier de passagers aux fins touristiques.

L'autorisation de ces vols est liée à la présentation d'un contrat d'affrètement entre la compagnie aérienne et un (ou plusieurs) Tour Operator(s).
L'accès au marché est complètement libre pour les vols charters. Actuellement, plusieurs compagnies marocaines et étrangères opèrent des vols charter vers le Maroc.

Quelques limitations subsistent cependant. Ainsi, une compagnie opérant des vols charter ne peut pas les commercialiser au départ du Maroc à l'exception des vols de début et de fin de série (ferry flights).

A titre conservatoire, les vols charter ont été interdits sur les aéroports de Casablanca et Rabat durant la saison d'hiver 2003-2004 pour s'assurer que les compagnies qui acceptent d'opérer des vols réguliers en prenant le risque de la saisonnalité du marché ne subissent pas la concurrence déloyale des vols réguliers déguisés en charter que certaines compagnies mettent en place pour échapper à l'obligation d'opérer leur ligne en période creuse. Cette mesure a été préconisée en attendant que la nouvelle régulation (objet du chapitre 5 du présent document) apporte une définition plus claire des vols charters plus adaptée à leur vocation touristique.

4.3. TRANSPORT REGULIER DOMESTIQUE

En vertu de l'article 127 du décret de 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile, le transport aérien régulier domestique est assurée par les compagnies marocaines.

Sur le plan international, le cabotage est un privilège très rarement ouvert aux compagnies étrangères et uniquement dans certains cas très particuliers[2]. Il est régi par les accords bilatéraux conclus par le Maroc qui n'octroient pas le droit aux compagnies étrangères d'assurer ce service. Toutefois, le Maroc peut autoriser certaines compagnies étrangères à faire du cabotage s'il juge que cela permet d'améliorer sa desserte aérienne domestique.

4.4. ASSISTANCE EN ESCALE ET CRENEAUX HORAIRES :

L'assistance en escale est un service qui a été pendant longtemps un monopole de fait de la RAM. De ce fait, l'usage veut que les compagnies demandent les services d'assistance en escale à la RAM puis déposent leurs projets de programmes d'exploitation auprès de la DAC pour approbation.

Conformément aux accords bilatéraux, la Direction de l'Aéronautique Civile autorise les programmes d'exploitation des compagnies étrangères et nationales (y compris les créneaux horaires).

Sur le plan de la procédure, le transporteur aérien demande au prestataire de service d'assistance en escale de lui accorder un créneau horaire conforme à son projet de programme d'exploitation. En cas de désaccord sur le créneau horaire, le transporteur a une possibilité de recours auprès de la DAC qui peut dans ce cas enquêter sur la question et prendre les mesures adéquates.

Un appel d'offres international a été lancé en juillet 2003 pour l'introduction d'un second opérateur de cette activité au niveau des aéroports de Casablanca, Marrakech et Agadir.

Avec l'introduction du second opérateur qui entamera son exploitation au cours de l'exercice 2004, un comité pour la coordination de l'attribution des créneaux horaires sera instauré (Cf. détails au chapitre 5).

[2] Cas des lignes internes à caractère de service public dans certains pays d'Europe (Suède, Grèce,…) où des lignes à faibles trafic sont ouvertes "à coup" de subventions octroyées par voie d'appels d'offres internationaux.

4.5. Tableau récapitulatif de l'état de la régulation a fin 2003 :

ACTIVITE	SITUATION A FIN 2003
Régulier International	• le marché est libéralisé avec les Etats-Unis (open sky), la Suisse, l'Italie, la Belgique, les Emirats Arabes Unis, le Bahreïn, le Portugal et la Hollande (capacités illimitées), • la plupart des accords bilatéraux conclus avec les pays européens comportent des clauses relatives aux capacités présentant une possibilité d'augmentation progressive des fréquences prévues • Etat des capacités et des routes des principaux accords (Cf. annexe 5).
Charter	• le marché est libéralisé pour les compagnies marocaines et étrangères, • la seule limitation (levée par les dispositions de la nouvelle circulaire réglementant le transport charter) est le transport de passagers au départ du Maroc, • Depuis novembre 2003, les ferry flights peuvent être commercialisés, • comme mesure conservatoire, ces vols sont interdits pour toutes les compagnies à Casablanca et à Rabat durant la saison d'hiver 2003-2004 (levée par les dispositions de la nouvelle circulaire réglementant le transport charter), • ces vols sont ouverts aux touristes au départ de l'étranger (package, individuel, Marocains Résidents à l'Etranger).
Régulier Domestique	• le Marché est ouvert pour les compagnies marocaines, • les compagnies étrangères n'ont pas le droit de cabotage.
Assistance en escale et créneaux horaires	• la RAM est l'unique opérateur de ce service, • un appel d'offres international a été lancé en juillet 2003 pour introduire un deuxième opérateur dans les aéroports de Casablanca, Marrakech et Agadir, • l'entrée en exercice de la nouvelle structure est prévue au cours de l'année 2004. • un comité pour la coordination des créneaux horaires sera instauré.

CHAPITRE 5 : APPORTS DE LA NOUVELLE REGLEMENTATION

Les apports de la nouvelle réglementation des services de transports aériens au Maroc visent à assurer un développement consistant des lignes aériennes internationales desservant notre pays tout en veillant à conserver et à garantir les conditions d'une concurrence saine et loyale entre les différents opérateurs aériens aussi bien marocains qu'étrangers.

La consistance et les motivations de ces apports sont décrites dans les parties ci-dessous.

5.1. VOLS REGULIERS

5.1.1. Engagement sur la régularité

Comme précisé dans le chapitre 2 relatif aux lignes directrices de la régulation du secteur, le Gouvernement encourage la densification des lignes régulières point à point existantes et l'ouverture de nouvelles lignes régulières point à point ainsi que la création de nouvelles compagnies aériennes marocaines désireuses d'assurer des services réguliers nationaux et internationaux.

Ces nouvelles compagnies régulières devront s'engager à respecter la réglementation en vigueur, et notamment les dispositions du cahier des charges préétabli par la DAC (Cf. détails dans le chapitre 5).

Parmi ces engagements, le cahier des charges introduit le principe selon lequel les compagnies régulières marocaines s'engagent à maintenir, durant une période d'au moins deux saisons IATA successives (hiver et été), un service minimal d'une fréquence par semaine et par route internationale opérée.

Ce principe a été introduit dans le but de garantir les conditions d'une concurrence saine et loyale entre les différentes compagnies régulières en s'assurant que les compagnies qui acceptent d'opérer des vols réguliers en prenant le risque de la saisonnalité du marché ne subissent pas la concurrence déloyale de celles qui concentrent leurs vols exclusivement sur les périodes de pointe (de forte demande).

5.1.2. Annulation des vols

Le cahier des charges susvisé contient également un engagement des compagnies sur les taux maximums d'annulation des vols prévus aux programmes approuvés précédemment par la DAC.

Ainsi, les compagnies pourront annuler, pour chaque route opérée et durant une saison IATA, un nombre de vols équivalent à 10 % du nombre total de vols prévus au programme approuvé par la DAC ; étant entendu que toute annulation de vol doit être préalablement notifiée à la DAC conformément à l'article 130 du décret de 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile.

Au delà de ce seuil, la DAC pourra de plein droit appliquer à la compagnie concernée les sanctions décrites à cet effet dans le cahier des charges et qui pourront aller jusqu'à la suspension par la DAC du programme des vols de la compagnie durant la saison concernée.

5.2. VOLS CHARTER

5.2.1. Levée de l'interdiction de commercialiser des vols charter au départ du Maroc

Afin de permettre aux compagnies aériennes de mieux rentabiliser leurs vols charter, il est désormais autorisé de les commercialiser au départ du Maroc. Cette disposition s'applique à tout type de vols charter lesquels seront exclusivement commercialisés auprès des organisateurs de voyage (Tour Operators).

5.2.2. Limitation et contrôle du pourcentage des Vols Secs

Afin de recentrer l'activité des compagnies aériennes effectuant des vols charters desservant les aéroports de Casablanca et Rabat sur leur vocation touristique, la nouvelle circulaire introduit un contrôle du pourcentage des vols secs sur ces deux aéroports.

Par vol sec, on entend tout siège commercialisé sur un vol charter non assorti de prestations au sol relatives à l'hébergement pour une durée d'au moins deux nuits dans un hôtel classé.

Autour du hub de Casablanca (aux aéroports Casablanca-Mohamed V et Rabat-Salé), le pourcentage maximum des vols secs admis est de 30 %.

Toutefois, durant la haute saison[3], correspondant à la période de transit des Marocains Résidents à l'Etranger (M.R.E), le pourcentage maximum admis autour du hub de Casablanca est fixé à 40 %.

a. Informations à fournir par les transporteurs aériens :

Aux fins de l'application de cette nouvelle disposition, et pour les vols à destination des aéroports de Casablanca et Rabat, le transporteur aérien charter autorisé est tenu de fournir mensuellement à la Direction de l'Aéronautique Civile (D.A.C), les informations relatives à la capacité offerte, au nombre de passagers transportés et à la part des vols secs conformément au canevas joint à la nouvelle circulaire charter . Cette information devra être fournie automatiquement sans demande spécifique de la part de la DAC.

Les informations susvisées doivent être fournies à la D.A.C, au plus tard, 10 jours après l'écoulement du mois concerné.

b. Procédure de contrôle et sanctions :

Une procédure de contrôle, décrite en instruction n° 203/DAC/DTA régissant le trafic charter, est prévue pour veiller au respect de cette limitation.

Les infractions constatées par la D.A.C à cet égard sont passibles d'avertissements adressés aux compagnies contrevenantes. Lorsqu'une compagnie a enregistré plus de trois avertissements durant la même saison IATA, la D.A.C pourra, de plein droit, suspendre l'autorisation des vols pour la saison IATA en cours ou refuser d'accorder l'autorisation des vols charters demandés par la compagnie durant la saison IATA suivante.

[3] Mois de juin, juillet et août.

5.3. CRENEAUX HORAIRES

Conformément aux accords bilatéraux, la DAC autorise les programmes d'exploitation des compagnies étrangères et marocaines (y compris les créneaux horaires).

Avec l'introduction du 2ème prestataire de service d'assistance en escale, la DAC aura la mission de coordonnateur des aéroports internationaux et un comité de coordination des slots sera institué pour l'attribution des créneaux.

Le coordinateur est chargé de superviser l'utilisation des créneaux horaires.

Le comité de coordination des slots est chargé de l'attribution des créneaux horaires.

Il est composé :

- d'un représentant de l'autorité aéroportuaire (ONDA) : président,
- d'un représentant du comité des transporteurs aériens : membre,
- d'un représentant pour chaque prestataire de services en escale : membres,
- d'un représentant de la DAC : membre.

Les compagnies aériennes doivent soumettre leurs programmes d'exploitation au comité de coordination des slots pour l'attribution des créneaux horaires avant sa soumission à la DAC pour approbation.

Les détails relatifs au Comité figurent dans le texte de la circulaire n° 204 DAC/DTA.

Chapitre 6 : PROCEDURES D'AUTORISATION ET D'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT AERIEN

6.1. SERVICES AERIENS REGULIERS

Selon la définition de l'article 116 du décret n° 2.61.161 du 10 juillet 1962 portant réglementation de l'Aéronautique Civile, sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles qu'ils constituent une série systématique

Conditions d'autorisation et d'exploitation

a. Procédure d'autorisation pour les compagnies étrangères :

Pour les services aériens réguliers, les compagnies étrangères ont accès au marché marocain conformément aux dispositions des accords bilatéraux conclus entre le Maroc et leur pays d'origine et dans le respect de la réglementation marocaine en la matière.

Ainsi, pour qu'une compagnie aérienne étrangère (d'un pays signataire d'un accord bilatéral avec le Maroc) opère des services aériens réguliers desservant le Maroc, elle doit demander sa désignation auprès de l'administration de l'aviation civile de son pays d'origine.

Dans la limite de la capacité offerte par l'accord bilatéral, l'administration de l'aviation civile du pays sollicité par la compagnie peut désigner cette dernière pour assurer des vols réguliers entre le pays concerné et le Maroc. Cette désignation est ensuite notifiée directement ou par la voie diplomatique à l'administration de l'aéronautique civile marocaine.

Dès réception de cette notification, l'administration de l'aéronautique civile marocaine accorde, conformément aux dispositions de l'accord bilatéral concerné, à la compagnie désignée l'autorisation nécessaire au début de l'exploitation.

Comme détaillé dans les parties 3.3 et 4.1 ci-dessus, les accords bilatéraux conclus par le Maroc offrent d'importantes possibilités d'exploitation pour les compagnies étrangères et le Maroc a engagé une politique de libéralisation de ces accords dont un nombre important a connu la suppression des limitations de capacité.

Afin d'entamer l'exploitation des services aériens réguliers à destination du Maroc, la compagnie désignée dépose par la suite son programme de vols pour approbation, par l'administration de l'aéronautique civile marocaine qui vérifie la conformité du programme aux dispositions de l'accord bilatéral (droits de trafic, capacités, routes).

b. Procédure d'autorisation pour les compagnies marocaines[4] :

Sur le plan national, l'accès au marché du transport aérien régulier est régi par le Décret et l'Arrêté visés au titre 3.4.

L'article 122 du décret permet à toute entreprise de transport aérien présentant les garanties techniques et financières suffisantes d'obtenir l'autorisation d'exploiter un service aérien de transport public.

[4] Cf. définition en annexe 1 – lexique.

La demande d'autorisation doit être adressée directement à la Direction de l'Aéronautique Civile à Rabat. Le demandeur se voit remettre une copie du présent référentiel ainsi que le cahier des charges fixant les conditions d'octroi des autorisations d'exploitation de services aériens de transport public réguliers et non réguliers qui a été élaboré par le Ministère en octobre 2003 à l'intention des compagnies marocaines ci-après désigné par "le Cahier des charges" (Cf. Annexe 3).

Le Cahier des charges présente les pièces constitutives du dossier à remettre par la compagnie aérienne à la Direction de l'Aéronautique Civile ainsi que les conditions à remplir par les compagnies marocaines concernant la forme juridique de la compagnie, les documents à fournir concernant notamment les Certificats Techniques d'Exploitation et les garanties financières (Cf. annexe 3).

Après approbation du dossier (technique et financier) par la DAC et signature du Cahier des charges par la compagnie aérienne, l'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public est accordée par arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport publié au Bulletin Officiel. La validité de l'autorisation d'exploitation ne doit pas dépasser 5 ans et peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans.

L'arrêté susvisé précise les conditions particulières dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés.

Pour l'exploitation des lignes internationales, les compagnies marocaines doivent demander leur désignation par l'autorité aéronautique marocaine, conformément aux procédures prévues par les accords bilatéraux conclus entre le Maroc et les pays tiers.

c. Conditions d'exploitation des services aériens réguliers :

- L'accès aux services aériens réguliers est ouvert et encouragé par l'administration à toute compagnie aérienne marocaine ou étrangère dans les conditions des accords bilatéraux et de la réglementation en vigueur ;

- Conformément à l'article 116 du décret de 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile :

    - les vols réguliers sont ouverts à toutes les catégories de clientèle ;
    - les transporteurs aériens désignés doivent publier leurs horaires ;
    - la durée et la fréquence des vols réguliers doivent être telles qu'ils constituent une série systématique.

- Le cahier des charges lu et approuvé par les compagnies marocaines lors de la procédure d'autorisation stipule que les vols réguliers doivent maintenir, durant au moins deux saisons IATA successives, la continuité d'un service minimal d'une fréquence par semaine par route internationale opérée).

- Les programmes de vols réguliers doivent être soumis à l'approbation de la D.A.C qui dispose d'une durée de :

    - Pour les compagnies marocaines : 14 jours comme délai de réponse (article 131 du décret de 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile) ;
    - Pour les compagnies étrangères : selon les dispositions de l'accord bilatéral concerné (en général 30 jours).

    Dans tous les cas, la DAC fera ses meilleurs efforts pour répondre aux demandes d'approbation des programmes dans un délai de 10 jours à compter de leur date de réception.

- Toute modification intervenue au programme des vols déjà autorisés (modification d'itinéraire ou d'horaire ou annulation de vol) doit être notifiée par le transporteur à la D.A.C (article 130 du décret de 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile). Le cahier des charges

destiné aux compagnies marocaines, visé ci-dessus, précise les taux d'annulation maximums admis par la DAC au cours d'une même saison IATA ainsi que les sanctions pouvant être prises à l'encontre de ces compagnies dans le cas d'annulations de vols jugées injustifiées par la D.A.C.

- Sans préjudice des dispositions des accords bilatéraux aériens, la D.A.C se réserve le droit de refuser les demandes d'autorisation d'exploitation ou l'approbation de programmes de vols réguliers qui lui sont soumis par des compagnies marocaines ou étrangères si elle juge que la taille du marché ne justifie pas une telle augmentation de capacité.

  Cette règle s'applique particulièrement aux routes :

  - sur les aéroports de Casablanca et de Rabat présentant une offre en capacité jugée suffisante, notamment en regard des taux de remplissage effectifs enregistrés pendant l'année écoulée,
  - ouvertes par des opérateurs aériens dans le cadre du processus de développement des lignes aériennes mené par les autorités marocaines.

6.2. VOLS D'AFFRETEMENT (CHARTER)

Conformément à la circulaire du mois de février 2004 relative à l'autorisation et à l'exploitation des services aériens de transport public non régulier de passagers aux fins touristiques, sont réputées :

Vols d'affrètement (charter flights) : des vols ponctuels où une série de vols limitée présentant l'ensemble des caractéristiques suivantes :

- un contrat d'affrètement est conclu entre le transporteur et un (ou plusieurs) tour opérateur(s),
- les vols sont réservés à la clientèle touristique ; i.e. les sièges commercialisés sont assortis de prestations au sol relatives à l'hébergement et à l'organisation de circuits touristiques,
- les vols sont réservés aux passagers munis d'un billet aller et retour,
- le voyage doit consister en un voyage aller et retour avec le même transporteur.

Mini-série de vols charter : série de moins de 10 vols pendant une période de deux mois civils.

Vol Sec (Seat only) : Siège commercialisé par les tours opérateurs non-assorti de prestations au sol relatives à l'hébergement d'au moins deux nuits dans un hôtel classé.

Procédures d'autorisation

a. Procédure d'autorisation des compagnies marocaines :

Sur le plan national, l'accès au marché du transport aérien charter est régi par le décret, l'arrêté et la circulaire visés au titre 3.4.

L'article 122 du décret susvisé permet à toute entreprise de transport aérien présentant les garanties techniques et financières suffisantes d'obtenir l'autorisation d'exploiter un service aérien de transport public.

La demande d'autorisation doit être adressée directement à la Direction de l'Aéronautique Civile à Rabat. Le demandeur se voit remettre une copie du présent référentiel ainsi que le cahier des charges fixant les conditions d'octroi des autorisations d'exploitation de services aériens de transport public réguliers et non réguliers qui a été élaboré par le Ministère en octobre 2003 à l'intention des compagnies marocaines ci-après désigné par "le Cahier des charges" (Cf. Annexe 3).

Le Cahier des charges présente les pièces constitutives du dossier à remettre par la compagnie aérienne à la Direction de l'Aéronautique Civile ainsi que les conditions à remplir par les compagnies marocaines concernant la forme juridique de la compagnie, les documents à fournir concernant notamment les Certificats Techniques d'Exploitation et les garanties financières (Cf. annexe 3).

Après approbation du dossier (technique et financier) par la DAC et signature du Cahier des charges par la compagnie aérienne, l'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public est accordée par arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport publié au Bulletin Officiel. La validité de l'autorisation d'exploitation ne doit pas dépasser 5 ans et peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans.

L'arrêté susvisé précise les conditions particulières dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés.

b. Procédure pour l'autorisation des vols charters (toute nationalité) :

Les demandes d'autorisation d'effectuer des vols d'affrètement doivent être adressées par les transporteurs aériens à la Direction de l'Aéronautique Civile. Elles doivent être accompagnées des documents suivants :

- copie du permis d'exploitation (AOC) accordé au transporteur aérien par l'Autorité Compétente de son pays en indiquant les types des aéronefs et marques d'immatriculation ainsi que tout autre document que la Direction de l'Aviation Civile juge nécessaire pour s'assurer que l'exploitation proposée sera effectuée dans les meilleures conditions de sécurité ;
- copie des polices d'assurances ;
- copie du contrat d'affrètement conclu entre le transporteur aérien et l'organisateur de voyage (Tour Opérateur) ;
- engagement du transporteur aérien pour le rapatriement des passagers dont il assurera le transport.

Les demandes d'autorisation doivent parvenir à la D.A.C dans les délais suivants :

- pour les mini-séries: 15 jours avant la date prévue pour l'exécution du premier vol ;
- pour les autres séries : 30 jours avant la date prévue pour l'exécution du premier vol ;
- pour les vols ponctuels : 72 heures minimum avant l'exécution du vol,

qui répondra à ces demandes dans les délais ci-après :

- pour les mini-séries: 7 jours,
- pour les autres séries : 15 jours,
- pour les vols ponctuels : 24 heures.

c. Conditions d'exploitation des vols charter :

Les transporteurs aériens doivent veiller au respect des conditions suivantes :

- Les vols d'affrètement (charter flights) organisés par les tours opérateurs sont réservés à la clientèle touristique. Les sièges commercialisés sont assortis de prestations au sol relatives à l'hébergement ou à l'organisation de circuits touristiques ;

- les passagers empruntant les vols d'affrètement doivent être munis d'un billet aller-retour (au départ du Maroc ou de l'étranger) ;

- Chaque voyage doit consister en un aller retour avec le même transporteur. Toutefois, le retour peut être effectué par un autre transporteur sur demande de celui qui a été autorisé à effectuer les vols d'affrètement ;

- Autour du hub de Casablanca (aux aéroports Casablanca-Mohamed V et Rabat-Salé), le pourcentage maximum des vols secs admis est de 30 %.

  Toutefois, durant les mois de haute saison (juin, juillet et août), le pourcentage maximum admis autour du hub de Casablanca est fixé à 40 %.

- Il est interdit à une compagnie aérienne opérant des vols d'affrètement d'effectuer des vols entre des points desservis par une compagnie de services réguliers à des jours fixes ou avec une régularité et une fréquence pouvant porter préjudice aux vols réguliers ;

- Toute modification intervenue au programme des vols déjà autorisés doit recueillir l'avis préalable de la DAC ;

d. dispositions diverses :

- Les transporteurs aériens peuvent effectuer des dessertes avec double touchée au Maroc ;

- Les transporteurs aériens autorisés peuvent transporter du fret sur les vols retour en adressant une notification à la DAC et l'aéroport concerné.

- L'autorisation d'exploitation fixe les conditions d'exécution des vols ainsi que les aéroports à desservir.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LEXIQUE

Accord bilatéral	:	Accord relatif aux services de transport aérien international reliant deux pays.
Code Sharing	:	Partage de code c'est à dire l'utilisation de l'indicatif de vol d'un transporteur pour un service assuré par un autre transporteur..
Compagnie marocaine	:	Compagnie aérienne de droit marocain[5].
Créneau horaire	:	Heure prévue d'arrivée ou de départ disponible ou attribuée à un mouvement d'aéronef à une date précise dans un aéroport.
IATA	:	International Air Transport Association ou Association Internationale du Transport Aérien. Fondée en 1945. Elle compte 273 compagnies membres dans plus de 130 pays. Son siège est à Genève.
Hub	:	Désigne la plate-forme aéroportuaire de correspondance d'une compagnie. Ainsi, le hub de Royal Air Maroc est à Casablanca, le hub d'Air France est à Roissy, celui de KLM à Amsterdam, celui de Lufthansa à Frankfurt, celui de British Airways à Heathrow (Londres). Le hub permet de réduire au maximum les temps de correspondances entre les différents vols de la compagnie.
Pax	:	Abréviation du mot " passagers ".
OACI	:	Organisation Internationale de l'Aviation Civile, créée en 1944 pour veiller au développement sûr et ordonné de l'aviation, est une institution spécialisée de l'ONU. Elle comprend actuellement 188 Etats contractants.
Open Sky	:	Accord aérien libéral par lequel deux (des) gouvernements se mettent d'accord pour lever les restrictions sur l'accès à leurs marchés de transport aérien relatives aux capacités, aux fréquences et aux routes aériennes.
Point à point	:	Liaison aérienne directe entre le marché source et l'aéroport de destination en province sans passage par le hub du pays destinataire.

[5] A noter : conformément aux accords bilatéraux conclus par le Maroc, l'autorité aéronautique d'une partie peut refuser l'autorisation d'une compagnie de l'autre partie s'il n'est pas prouvé qu'une part prépondérante de la propriété et du contrôle effectif de la compagnie appartiennent à l'autre partie ou à ses ressortissants.

ANNEXE 2 : TYPES DES CLAUSES DES ACCORDS BILATERAUX RELATIVES AUX ROUTES, AUX CAPACITES ET AUX TARIFS

Libertés de l'air :

L'OACI a défini les cinq libertés de l'air comme suit :

1ère liberté : le droit de traverser le territoire d'un Etat sans y atterrir (droit de survol) ;

2ème liberté : le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (droit d'escale technique) ;

3éme liberté : le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ;

4ème liberté : le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ;

5ème liberté : le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre Etat contractant et le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre Etat contractant.

Les pratiques commerciales ont mené par la suite à évoquer communément trois autres libertés :

6ème liberté : privilège de transporter du trafic entre deux états en passant par le pays dont le transporteur à la nationalité (combinaison des troisième et quatrième libertés) ;

7ème liberté : privilège accordé à un transporteur d'un état opérant entièrement hors de son territoire (sans escale, ni survol) d'effectuer un trafic commercial entre le territoire d'un autre état et un ou plusieurs pays tiers ;

8ème liberté : droit pour un transporteur d'un pays d'assurer un service entre deux points situés sur le territoire d'un autre pays (cabotage).

Routes aériennes :

Dans un accord bilatéral classique, les routes sont négociées par le pays A et le pays B par référence à des paires de villes, avec les escales intermédiaires et les éventuels points ultérieurs. Si les escales intermédiaires ou les points ultérieurs se trouvent sur le territoire d'un pays tiers, ce dernier doit donner son autorisation dans un autre accord bilatéral.

Capacité :

Le contrôle de la capacité joue un rôle essentiel dans le maintien de la rentabilité des lignes. Parmi les nombreuses formules réglementaires possibles, l'OACI distingue, les types de clause de capacité suivants :

- **Clause de détermination préalable "Prédéterministe"** : entente préalable sur la capacité avant que les services ne soient assurés. Elle peut prendre la forme d'une répartition spécifiée de la capacité ou d'une procédure de coordination, d'approbation et de dépôt ;
- **Clause "Bermudes 1"** : prévoit les principes que doivent respecter les compagnies aériennes en matière de capacité et "la détermination préalable de la capacité par chacune des compagnies agissant séparément", les parties de l'accord bilatéral ou leurs autorités aéronautiques n'intervenant que sur la base d'un examen *à posteriori*, par le biais de procédures de consultation ;
- **Clause de libre détermination** : les parties conviennent de ne pas imposer de limitations unilatérales du volume de trafic, de la fréquence ou de la régularité du service, ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées par l'autre partie.

Tarifs :

Les transports aériens sont de longue date un secteur où les prix sont fixés et gérés par voie administrative. On distingue trois types de clause tarifaire : la double approbation, la double désapprobation et la méthode du pays d'origine :

- **La double approbation** des tarifs par les autorités aéronautiques des deux pays, est encore la clause tarifaire la plus fréquente dans les accords bilatéraux. Elle peut être explicite ou tacite ;
- **La double désapprobation** signifie que les tarifs entrent en vigueur à moins d'avoir été désapprouvés par les autorités aéronautiques des deux pays ;
- **La méthode du pays d'origine** donne le droit d'approbation à une partie pour les vols originaires de son propre territoire.

ANNEXE 3 : CAHIER DES CHARGES FIXANT LES CONDITIONS D'OCTROI D'AUTORISATION D'EXPLOITATION DE SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC REGULIERS ET NON REGULIERS

Article 1 : Objet

L'objet du présent cahier des charges est de définir les conditions à respecter par les entreprises marocaines pour l'obtention de l'autorisation des services aériens de transport public régulier ou non régulier (passagers et fret) dans le cadre de la réglementation en vigueur, notamment l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 544-00 du 02 Novembre 2000 fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié par l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 953-02 du 31 Mai 2002.

Article 2 : demande d'autorisation

La demande d'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public régulier non régulier est soumise aux conditions suivantes :

- L'exploitant doit être une société anonyme, domiciliée au Maroc, régie par le droit marocain ;
- Le conseil d'administration ou le directoire de la société doit être présidé par une personne physique de nationalité marocaine.

L'exploitant doit fournir les documents suivants :

- Copie certifiée conforme des statuts ;
- Copie certifiée conforme du certificat négatif délivré par le Ministère du Commerce et de l'Industrie, précisant la dénomination ou la raison sociale de la société ;
- Extrait du Registre du Commerce ;
- Copie certifiée conforme du certificat de la Patente ou de l'Identification Fiscale ;
- Procès Verbal de l'Assemblée Constitutive de la Société, dûment visé par les fondateurs ;
- Procès verbal de la nomination des membres du Conseil d'Administration ou du Directoire de la société dûment visé par le président de l'Assemblée Constitutive ;
- Attestation de versement du capital social (partie libérée), délivrée par la banque chargée de la capitalisation, précisant les noms des actionnaires, marocains et étrangers, et les montants versés par chacun d'eux en dirhams et en devises ;
- Etude de faisabilité du projet, basée sur cinq années d'exploitation, présentée conformément aux indications mentionnées dans l'annexe C, partie 5 de l'arrêté susvisé et précisant le plan de flotte (type et nombre d'aéronefs), le réseau à exploiter, la politique de maintenance, le plan de recrutement et les résultats financiers prévisionnels ;
- Garantie financière réelle de couverture de l'exploitation pour une période minimale de six mois (preuve d'existence de fonds et/ou attestations et cautions bancaires).

Après examen du dossier susvisé par la Direction de l'Aéronautique Civile , le ministre donnera un accord de principe lui permettant d'entamer la réalisation du projet.

Article 3 : Conditions d'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public

Pour obtenir l'autorisation d'exploitation l'entreprise doit présenter au préalable conformément aux articles 4 et 5 de l'arrêté 544-00 susvisé les documents suivants :

- un certificat technique d'exploitation (CTE) délivré selon la procédure fixée par l'arrêté n° 544-00 du 02 Novembre 2000 susvisé ;
- une attestation d'engagement d'assurances garantissant les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers à la surface contre tout risque se rapportant à l'activité de l'entreprise ;

- une copie du certificat de propriété ou du contrat de location-vente. Les avions doivent être immatriculés au Maroc.

Article 4 : Forme et validité de l'autorisation

L'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public régulier ou non régulier est accordée par arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport qui précise les conditions dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés. La validité de cette autorisation ne doit pas dépasser 5 ans. Elle peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans.

L'autorisation pour les vols réguliers peut être accordée par concession.

Le réexamen de l'autorisation d'exploitation peut être imposé à tout moment par la Direction de l'Aéronautique Civile dans le cas ou l'entreprise ne se conforme pas à la réglementation en vigueur ou aux dispositions du présent cahier des charges.

Article 5 : Conditions d'exploitation

A . Programme d'exploitation et tarifs

Le transporteur aérien est tenu de respecter les conditions précisées dans la 2ème partie (services aériens) du décret précité, notamment en ce qui concerne l'approbation préalable par la Direction de l'Aéronautique Civile des programmes d'exploitation. Il doit également communiquer les tarifs à la Direction de l'Aéronautique Civile.

Le transporteur aérien régulier doit maintenir durant une période d'au moins deux saisons IATA successives un service minimal d'une fréquence par semaine par route internationale opérée. Cette disposition ne s'applique pas aux vols réguliers domestiques.

Toute annulation de vols doit recueillir l'accord de la DAC. Toutefois le transporteur peut annuler durant une saison IATA un nombre total de vols équivalent à 10 % du nombre total des vols programmés.

Il et interdit à un transporteur aérien non régulier d'effectuer régulièrement des vols entre des points desservis par une entreprise de services aériens réguliers avec une régularité telle qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers portant préjudice à cette dernière.

Les vols charters doivent répondre aux dispositions de la circulaire n° 203 DAC/DTA du 10 février 2004 régissant le trafic charter.

Sécurité : Conditions du transport aérien des marchandises dangereuses

Le transporteur aérien doit en cas de transport de marchandises dangereuses avoir une autorisation et se conformer à l'annexe A à l'arrêté 544-00 susvisé et à l'arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport n° 780-03 du 15 Avril 2003 fixant les conditions de transport par voie aérienne des marchandises dangereuses :

Sûreté :

Tout transporteur aérien autorisé doit respecter les spécifications du programme national de sûreté et se conformer au paragraphe 10 de l'Annexe A de l'arrêté 544-00 précité.

Article 6 : licences du personnel navigant technique et commercial

Le transporteur aérien doit disposer d'un personnel navigant technique et commercial marocain. A défaut et à titre temporaire, ce personnel peut être étranger, titulaire de licences conformes à la réglementation marocaine en vigueur objet de l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 Rejeb 1422 (10 Octobre 2001) modifiant et complétant l'arrêté du Ministre des Transports n° 227-97 du 26 Ramadan (04 Février 1997) relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique.

Article 7 : conditions d'affrètement ou de frètement d'avions

Le transporteur aérien qui se propose d'utiliser un appareil d'une autre entreprise ou de transférer un appareil à une autre entreprise doit solliciter l'agrément préalable de la Direction de l'Aéronautique Civile conformément à l'article 134 du décret précité et l'arrêté 544-00 du 02 Novembre 2000 susvisé tel qu'il a été modifié.

Les conditions figurant dans l'autorisation doivent obligatoirement être reproduites dans le contrat de location ou de cession conclu entre les deux parties.

L'affrètement des appareils doit s'effectuer dans les conditions d'exploitation conformes à la réglementation en vigueur et tenir compte notamment des critères suivants :

- La durée de l'affrètement d'un avion immatriculé à l'étranger ne doit pas dépasser six mois ;

- L'autorité de l'aviation civile de la compagnie dont l'avion est affrété doit disposer d'un système de supervision de la sécurité conforme aux standards OACI.

Article 8 : Engagement

La compagnie s'engage à se conformer aux conditions prescrites dans le présent cahier des charges.

Toute infraction à la réglementation en vigueur et aux dispositions du présent cahier des charges est passible des sanctions prévues à cet effet à l'encontre du transporteur aérien notamment la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exploitation.

Lu et approuvé
(Cachet et signature de l'entreprise)

ARTICLES EXTRAITS DU D E C R E T N° 2.61.161 DU 10 JUILLET 1962 PORTANT REGLEMENTATION DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Article 116 : Transport public

Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération de personnes, de fret ou de courrier.

Sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Sont réputés services aériens non-réguliers de transport public, ceux qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus.

Les services de transport aérien soit réguliers, soit non-réguliers, sont dits internationaux, s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

Article 122 : Autorisation d'exploitation - (modifié par décret n°2-99-1077 du 04/05/2000)

Les services réguliers de transport public doivent faire l'objet d'une autorisation d'exploitation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat. Les services non-réguliers de transport public et les services de travail aérien font l'objet d'une autorisation d'exploitation.

Pour obtenir une autorisation d'exploitation, une entreprise de transport public et de travail aérien doit fournir au Ministre en charge de l'aviation civile toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le Ministre en ce qui concerne d'une part les garanties techniques, telles que celles requises pour l'obtention du certificat technique d'exploitation et d'autre part les garanties financières pour une exploitation sûre et efficace conformément aux dispositions du présent décret.

Les services de transport public et de travail aérien doivent être assurés par des entreprises ayant obtenu le certificat technique d'exploitation délivré par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Pour l'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien, les entreprises doivent répondre aux conditions d'un cahier des charges établi par le Directeur de l'Aéronautique Civile.
Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions du présent décret ou de l'autorisation d'exploitation, ou si l'intérêt public l'exige, le Ministre en charge de l'aviation civile, peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile, fixe les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation, aux garanties techniques et financières, à la forme et la durée de l'autorisation ainsi qu'à son renouvellement qui peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Article 127 : Transports intérieurs

Les services aériens de transport public entre deux points quelconques du territoire marocain sont assurés par des entreprises marocaines.

Article 130 : Modification d'itinéraire

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du Ministre des Travaux Publics qui peut consulter les intéressés.

Toutefois, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser, si cela est conforme à l'intérêt public, la suspension et la modification temporaire des services aériens.

Article 131 : Horaires

Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transports public, fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale doivent être approuvés par le Directeur de l'Air, mais, si dans les quatorze jours de leur soumission à ladite Direction, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 544-00 du 5 Chaabane 1421 (2 Novembre 2000) fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié et complété par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 953-02 du 18 rabii I 1423 (31 mai 2002)

LE MINISTRE DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article 122,

A R R E TE :

ARTICLE PREMIER.- L'obtention de l'autorisation d'exploitation prévue par l'article 122 du décret susvisé n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile est subordonnée aux conditions prévues par le présent arrêté.

Les procédures de mise en œuvre des dispositions du présent arrêté sont fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 2 - Demande d'autorisation.

Toute entreprise de transport public et/ou de travail aérien désirant obtenir une autorisation d'exploitation pour la première fois, doit fournir au ministre du transport et de la marine marchande un dossier comportant les renseignements suivants :

- Nom ou raison sociale de l'entreprise (personne physique ou société) ;
- Siège social et capital (pour les sociétés) ;
- Extrait d'inscription au registre de commerce ;
- Copie certifiée conforme des statuts pour les sociétés ;
- Etude de la faisabilité du projet ;
- Objet des services de transport aérien ou de travail aérien envisagés (la liste des principales catégories de travail aérien est jointe en annexe B, annexée à l'original du présent arrêté) ;
- Types et nombre d'appareils, année de leur construction, performance du matériel volant.

ARTICLE 3 - Forme, durée de validité et renouvellement de l'autorisation d'exploitation.

Les autorisations d'exploitation de services aériens de transport public et/ou de travail aérien sont accordées par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande, qui sera publié au « Bulletin Officiel ». Ledit arrêté précise les conditions particulières dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés.

La validité de l'autorisation d'exploitation ne doit pas dépasser 5 ans pour les services aériens de transport public et 2 ans pour les services de travail aérien. Pour la première, elle peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans et pour la deuxième pour une période inférieure ou égale à 2 ans conformément aux dispositions du présent arrêté.

ARTICLE 4 - Assurance.

Les entreprises de transport public et/ou de travail aérien doivent souscrire des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 5 - Conditions techniques et financières.

Pour obtenir l'autorisation d'exploitation, l'entreprise de transport public et de travail aérien doit satisfaire aux conditions techniques et aux garanties financières indiquées ci-après :

5-1 Certificat technique d'exploitation (CTE).

La délivrance et la validité d'une autorisation d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat technique d'exploitation (CTE) en cours de validité spécifiant les activités couvertes par l'autorisation d'exploitation. Les conditions relatives à la demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE, ainsi que le programme de contrôle et de surveillance continue sont précisées en annexe A, annexée l'original du présent arrêté. Il en est de même pour les mentions du CTE, la suspension, le retrait et le rétablissement du CTE, les conditions d'exploitation et les manuels d'exploitation. Les questions concernant le transport/évacuation sanitaire, la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et la sûreté sont également décrites en annexe A, annexée à l'original du présent arrêté.

5-2 Garanties financières.

Toute entreprise de transport public demandant une autorisation d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer qu'elle sera à même de faire face, à tout moment, pendant une période de 24 mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles. Ainsi, toute demande d'autorisation d'exploitation est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins les deux premières années d'exploitation. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées à la partie A de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

Les autres renseignements à fournir par une entreprise de transport public tels que la notification préalable du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat, ainsi que le plan d'entreprise révisé le cas échéant, l'évaluation des résultats financiers et la mise des comptes certifiés sont précisés à l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

ARTICLE 6.- Les dispositions de l'article 5-2 ne s'applique pas aux entreprises de travail aérien. Ces entreprises doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds leur permettent d'assurer l'activité proposée ou de fournir les informations nécessaires aux fins de l'évaluation des résultats financiers (point 3 de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté), à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 7.- Le présent arrêté, qui sera publié au Bulletin Officiel, abroge et remplace l'arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications n° 303-68 du 28 Mai 1968 relatif à l'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public et de services de travail aérien.

Rabat, le 5 chaabane 1421 (2 novembre 2000).

Le Ministre du Transport
et de la Marine Marchande

Signé : Abdesselam ZENINED

BO n°4870 du 1er février 2001
BO n°5040 du 19 septembre 2002

ANNEXE A - CONDITIONS TECHNIQUES

1- Demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE :

1.1. La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du Certificat Technique d'Exploitation (CTE) doit être faite auprès du Directeur de l'Aéronautique Civile. Elle doit contenir au moins les renseignements suivants :

a) Pour une première délivrance :

- nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation;

- renseignements sur l'organisation administrative de l'entreprise et sur ses principaux membres, avec leur titre, leur nom, leurs qualifications et leur expérience pratique;

- renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes :

    - type d'aéronef, instruments, documents de vol, équipements de communications et de navigation et tous autres équipements qui seront utilisés;
    - dispositions relatives à l'entretien et l'inspection des aéronefs et de l'équipement;
    - renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronefs prévus;
    - dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles;
    - routes envisagées, avec tracé géographique, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de dégagement qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minima d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations, et services de navigation et de communications;
    - détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui seront utilisées;
    - nature de l'exploitation - passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, en VFR ou en IFR;

- documents de navigabilité, d'entretien, de maintenance et d'exploitation devant être déposés en vue de leur approbation notamment :

    - le manuel d'exploitation (MANEX) et/ou d'activités de travail aérien;
    - le manuel de maintenance de l'exploitant (MME);
    - le(s) manuel(s) d'entretien (ME);
    - le compte rendu de matériel (C.R.M.);

- les copies de contrat(s) d'entretien conclu(s) entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile.

- attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

b) Pour une modification ou un renouvellement les mises à jour des renseignements requis au paragraphe a).

1.2.- La demande devra être déposée au moins :

- 90 jours avant le début d'exploitation envisagée pour la 1ère délivrance;
- 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification (sauf cas particulier, et après accord des services compétents de la DAC - par exemple demande de modification simple de la liste des aéronefs couverts par le CTE);
- et 30 jours avant la date d'expiration du CTE pour un renouvellement.

1.3.- Un postulant à un CTE ou à une modification d'un CTE doit permettre aux services compétents de la DAC d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

1.4.- Le CTE n'est délivré, modifié ou renouvelé par le Directeur de l'Aéronautique Civile qu'après examen des documents présentés, des informations transmises, et enquête sur l'organisation et les moyens mis en oeuvre par l'exploitant, et que si :

- le postulant a démontré à la Direction de l'Aéronautique Civile qu'il est en mesure de:

    (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;
    (ii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînements requis ;

(iii) respecter les exigences en matière d'entretien, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées;
(iv) et respecter, selon l'exploitation envisagée, les exigences des paragraphes 5, 6, 7, 8, 9 et 10 ci-après et celles relatives aux agréments opérationnels additionnels sollicités.

- le système d'entretien est approuvé conformément aux dispositions de l'annexe D au présent arrêté.

- le programme d'inspections et contrôles inopinés objet du paragraphe 2.- ci-après ne révèle aucune lacune pouvant affecter la sécurité de l'exploitation autorisée.

Toutefois, un CTE provisoire de six mois renouvelables une seule fois, peut être délivré à une entreprise qui débute l'exploitation de services aériens pour la 1ère fois, compte tenu de circonstances particulières jugées par le Directeur de l'Aéronautique Civile et à condition que le dossier déposé soit complet.

1.5.- La validité du CTE est fixée à six mois dans le cas d'une première délivrance, et de 1 à 2 ans maximum selon le type d'activité pour un renouvellement.

1.6.- L'exploitant doit, dès que possible, informer la Direction de l'Aéronautique Civile de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe 1.1.- a).

2- Programme de contrôle et surveillance continue

Durant la période de validité du CTE, un programme de contrôle et surveillance continue pour évaluer le maintien de la compétence du détenteur du CTE, est effectué par les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile.

Ce programme consiste à :

- réévaluer la structure de l'exploitant, l'efficacité et le contrôle de la gestion, les installations, l'équipement, l'entretien du matériel volant, le contrôle et la supervision de l'exploitation, le maintien des normes concernant les équipages de conduite, les procédures de sécurité pour les passagers et les marchandises et les préoccupations de sûreté.

- procéder à une contre-vérification des dossiers de l'exploitation et du personnel, des programmes de formation, des manuels de l'exploitant, de la rentabilité et de la conformité aux dispositions du CTE, aux dispositions spécifiques d'exploitation et à la réglementation en vigueur.

3- Mention du CTE

3.1.- Le CTE, dont une copie doit figurer dans le manuel d'exploitation, spécifie :

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;
(b) la date de délivrance et la période de validité ;
(c) la description du type d'exploitation autorisé ;
(d) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;
(e) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés ;
(f) les zones d'exploitation autorisées ;
(g) les limitations spécifiques ;
(h) et les agréments opérationnels et autorisations additionnelles.

3.2.- Le CTE n'est valide que dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifique d'exploitations, conformément aux modèles joints aux annexes au présent arrêté.

4- Suspension, retrait et rétablissement du CTE

4.1.- Suspension, et retrait du CTE :

Le CTE peut être suspendu, partiellement ou totalement, ou retiré dans les cas suivants :

- si les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile constatent que les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'entreprise utilise ses services sans se conformer aux dispositions réglementaires applicables ;

- si l'entreprise n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.

4.2.- Rétablissement du CTE :

En cas de suspension , partielle ou totale, le CTE peut être rétabli lorsque les services compétents sont assurés que l'entreprise a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.

En cas de retrait, l'entreprise doit faire une nouvelle demande de délivrance de CTE.

5.- Exploitation :

5.1.- L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable, qui détient l'autorité juridique pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées.

5.2.- L'exploitant doit avoir désigné des responsables pour :

. les opérations aériennes;
. le système de l'entretien;
. la formation et l'entraînement de l'équipage;
. et les opérations au sol;

5.3.- L'exploitant doit établir un système de contrôle d'exploitation et nommer un responsable afin de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs et vérifier que toutes les opérations, y compris les opérations d'affrètement et de location des aéronefs prévues en annexe E au présent arrêté, sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables. Si l'exploitant a mis en place un système qualité il peut considérer cette exigence comme satisfaite.

5.4.- L'exploitant doit établir et maintenir un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols qui comprend :

- un système de recueil et d'analyses de comptes rendus d'incidents ;
- un système d'analyse des données de vol basé sur l'exploitation des documents de bord ou des enregistrements de paramètres de vol.

Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

5.5.- L'exploitant doit fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile deux exemplaires du manuel d'exploitation et/ou d'activités de travail aérien, et 3 exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant ainsi que l'ensemble des amendements ou révisions y afférents.

5.6.- L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

5.7.- L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols et assurer sur la base principale d'exploitation et sur les différentes escales des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

5.8.- L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses aéronefs et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

5.9.- L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTE.

5.10.- L'exploitant doit permettre aux services compétents de la DAC d'avoir accès à son organisation, à ses aéronefs et à tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile, afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions du présent arrêté.

6.- Manuel d'exploitation

6.1.- Définition, mise à disposition du personnel, dépôt et contrôle du manuel d'exploitation.

6.1.1.- *Définition.*

Le manuel d'exploitation est un document destiné à mettre à la disposition du personnel de l'entreprise de transport public, concerné par l'exploitation d'un aéronef particulier, les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

6.1.2.- *Mise à disposition du manuel d'exploitation.*

Une entreprise de transport public, ne peut mettre en exploitation un aéronef si elle ne dispose pas du manuel d'exploitation correspondant et si elle ne l'a pas mis préalablement à la disposition du personnel intéressé.

Le manuel d'exploitation doit être facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données du vol.

L'entreprise doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

Il doit par ailleurs permettre à l'administration de s'assurer d'une part, que l'exploitation forme un ensemble cohérent et, d'autre part, que la politique définie par l'entreprise, les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

6.1.3. *Dépôt du manuel d'exploitation.*

L'entreprise doit avoir déposé ce manuel d'exploitation auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile préalablement à la mise en service d'un aéronef. Toutefois, lorsque l'entreprise débute l'exploitation d'un modèle d'aéronef différent de ceux qu'elle exploite déjà, elle peut disposer d'un manuel d'exploitation provisoire, à la condition qu'il comprenne les informations nécessaires pour que l'exploitation soit conforme aux exigences réglementaires en matière de sécurité. Le Directeur de l'Aéronautique Civile fixe, compte tenu des circonstances particulières, le délai dans lequel l'entreprise doit avoir déposé un manuel d'exploitation conforme aux exigences du présent article, ce délai ne pouvant être supérieur à six mois.

Ce manuel provisoire doit être déposé dans les mêmes conditions que doit l'être le manuel définitif.

6.1.4. *Contrôle du manuel d'exploitation.*

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel d'exploitation s' il constate :

- que le contenu du manuel n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation,
- ou que les personnels concernés par l'exploitation de l'aéronef méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

L'entreprise est tenue de communiquer aux services compétents de la DAC, s'ils le demandent, tous les documents dont ils peuvent avoir besoin pour les contrôles du manuel d'exploitation.

6.2. Utilisation et modification du manuel d'exploitation.

6.2.1. *Présence du manuel d'exploitation à bord de l'aéronef.*

Toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

6.2.2. *Utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

6.2.3. *Modification du manuel d'exploitation.*

Toute modification de l'exploitation ou de l'organisation de l'entreprise ainsi que de l'aéronef ayant une incidence sur le manuel d'exploitation doit être précédée d'un amendement de celui-ci.

De plus, l'entreprise doit réviser le manuel d'exploitation en fonction de l'évolution de la réglementation.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

6.2.4. *Mise à jour du manuel.*

Tout amendement doit donner lieu à une mise à jour. Chaque exemplaire du manuel d'exploitation doit être tenu à jour.

6.2.5. *Cessation d'utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'elle cesse d'utiliser un manuel d'exploitation. Une interruption de l'utilisation du manuel d'exploitation pendant une période supérieure à six mois entraîne l'obligation pour l'entreprise d'entreprendre une nouvelle procédure de dépôt du manuel.

6.3. Contenu et forme.

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

6.4. Dispositions approuvées

Lorsqu'il est exigé que des dispositions prises par l'entreprise soient approuvées et soient incluses au manuel d'exploitation, ces dispositions doivent être reproduites dans le manuel d'exploitation sous la forme qui a été explicitement approuvée. Il doit en outre être fait mention de l'approbation et de la date à laquelle elle a été délivrée.

7- Manuel d'activités de Travail aérien :

7.1.- Mise à disposition du manuel :

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef dans le cadre des activités de travail aérien ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités de travail aérien.

Le manuel d'activités de travail aérien, est un document élaboré par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.2.- Dépôt :

Le manuel est déposé auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile. Par ce dépôt l'exploitant informe le Directeur de l'Aéronautique Civile et les services compétents de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

7.3.- Contrôle :

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel s'il constate que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.4.- Présence du manuel à bord de l'aéronef.

Toute partie du manuel d'activités de travail aérien utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

7.5.- Utilisation du manuel d'activités de travail aérien.

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'activités de travail aérien pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

7.6.- Modification du manuel d'activités de travail aérien.

Toute modification ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement. L'exploitant doit réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation. Il doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'il cesse d'utiliser le manuel. Si cette interruption est supérieure à six mois l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.

7.7.- Contenu et forme :

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

8 - Transport/Evacuation sanitaire :

8.1.- Tout exploitant de services de transport public et/ou travail aériens, titulaire d'une autorisation additionnelle de transport/évacuation sanitaire, doit lors de tout vol sanitaire assurer la présence d'un médecin ou à défaut, d'un infirmier ou d'une infirmière.

8.2.- Normalisation de l'équipement :

Les aéronefs effectuant un vol sanitaire doivent comporter :

. Une surface disponible pour l'installation d'une civière ou d'un matelas coquille nécessaire au transport d'un malade ou d'un blessé en position couchée, l'emplacement de la civière ou du matelas doit être prévu de telle façon qu'en cas d'urgence celle-ci puisse être évacuée aisément et rapidement de l'aéronef;

- Un emplacement pour chaque accompagnateur médical;
- Un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol;
- Un dispositif agréé de fixation pour l'ensemble du matériel médical et de la civière ou du matelas coquille;
- Le malade ou blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couchée à l'intérieur de l'aéronef;
- l'habitabilité de l'aéronef doit permettre l'installation d'une civière ou d'un matelas et de deux personnes d'accompagnement médical, dont une placée à la tête du malade ou du blessé transporté. Toutes les parties du corps de la personne transportée doivent être facilement accessibles pour l'un ou l'autre des accompagnateurs;
- L'encombrement minimum réservé au matériel médical doit être d'un mètre cube.

8.3.- Matériel de premier secours :

Une liste de matériel de premier secours contenu dans l'aéronef doit être établie et jointe au manuel d'exploitation de l'entreprise.

Cette liste doit être détaillée en ce qui concerne le type, le nombre, les volumes et les branchements des divers matériels.

Tous les matériels répertoriés sur cette liste doivent être agréés de même que leur fixation et leur branchement.

8.4.- Contrôle :

Tous les équipements médicaux contenus à bord d'un aéronef effectuant du transport/évacuation sanitaire doivent être contrôlés au moins annuellement afin de s'assurer qu'ils répondent toujours aux spécifications techniques et aux normes réglementaires s'y rapportant.

8.5.- Consignes opérationnelles :

L'exploitant doit mettre à la disposition de son personnel les consignes opérationnelles à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour garantir des conditions de sécurité satisfaisantes.

Ces consignes opérationnelles doivent figurer dans le manuel d'exploitation ou le manuel d'activités de travail aérien.

9- Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses :

10 – Sûreté :

10.1.- Exigences en matière de sûreté :

L'exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes du programme national de sûreté.

10.2.- Programmes de formation :

L'exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'avion et minimiser les conséquences de telles actions si elles devraient subvenir.

10.3.- Rapports relatifs aux actes illicites :

A la suite d'un acte illicite à bord d'un aéronef, le commandant de bord ou, en absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à la Direction de l'Aéronautique Civile.

10.4.- Liste de vérification de la procédure de fouille de l'aéronef :

L'exploitant doit s'assurer que tous les aéronefs transportent une liste de vérification des procédures à suivre pour ce type d'aéronef, pour la recherche d'armes, d'explosifs ou autres dispositifs dangereux cachés à bord.

10.5.- Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite :

Sur tout aéronef exploité pour le transport de passagers, la porte du compartiment de l'équipage de conduite lorsque installée, doit être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.

ROYAUME DU MAROC

MINISTERE DU TRANSPORT
ET DE LA MARINE MARCHANDE

ADMINISTRATION DE L'AIR

DIRECTION
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

ANNEXE A1 – MODELE CTE

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

N° :

Le présent certificat atteste que l'entreprise :

a démontré que ses capacités professionnelles et son organisation satisfont à la réglementation technique pour assurer l'exploitation de ses aéronefs en :

- **transport aérien public**
- **taxi aérien**
- **travail aérien**

dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifiques d'exploitation associée.

Le présent certificat a été délivré conformément à la réglementation marocaine en vigueur et aux standards OACI figurant dans l'annexe 4, 1ère partie.

Date limite de validité : ……

Fait à Rabat, Le ……..

ANNEXE A2

FICHE
DES DISPOSITIONS SPECIFIQUES D'EXPLOITATION
ASSOCIEE AU CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :

NOM DE L'ENTREPRISE : ……

Liste des pages de la fiche des dispositions spécifiques d'Exploitation :
1/4 du ……
2/4 du ……
3/4 du ……
4/4 du ……

APPAREILS AUTORISES

TYPES D'AERONEFS	MARQUES D'IMMATRICULATION

Fait à Rabat , Le ……..

ANNEXE A3

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : ……..

AUTORISATIONS SPECIFIQUES EN TRANSPORT AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
CAT II			
CAT III			
MNPS			
RVSM			
B-RNAV			
ETOPS			
MARCHANDISES DANGEREUSES			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES

Fait à Rabat, Le ……..

ANNEXE A4
CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : ……..

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

TAXI AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
Transport ou Evacuation Sanitaire			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A5

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N°
NOM DE L'ENTREPRISE : ……..

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

TRAVAIL AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
A – Agriculture			
B – Sylviculture			
C - Industries Minières et pétrolières			
D - Conservation du poisson et du gibier			
E – Salubrité			
F - Travaux Publics - Services Publics			
G - Conservation du sol et Hydraulique fluviale			
H - Communications Publics – Publicité			
I - Topographie – Cartographie			
J – Archéologie			
K - Prises de vues aériennes			
L - Opérations d'urgence			

(Les détails concernant chacun des domaines sus-indiqués figurent sur l'annexe B ci-jointe.)

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le **…….**

ANNEXE B
ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN

A.- Agriculture

1. Traitements aériens : destruction d'animaux et des insectes nuisibles, lutte antiacridienne, lutte contre les maladies des végétaux (épiphyties),destruction de mauvaises herbes et de brousse, application d'engrais et d'oligo-éléments, défoliation, ensemencement de nuages destiné à provoquer des précipitations.
2. Relevés aériens : topographie des terres de culture et pâturages, des types de terrains, de l'érosion des sols, de l'écoulement des eaux, des ressources et conditions botaniques, repérage des invasions d'insectes et des maladies des végétaux.
3. Observation et surveillance aériennes : inspection des récoltes et des terres agricoles.

B.- Sylviculture

1. Traitements aériens : désinfection des forêts, lutte contre les maladies des arbres, lutte contre les incendies de forêts.
2. Relevés aériens : relevé des ressources forestières.
3. Observation et surveillance aérienne : surveillance des forêts, repérage des incendies et direction des opérations de lutte contre l'incendie.

C.- Industries minières et pétrolières

Prospection des gisements minéraux et pétrolifères.

D.- Conservation du poisson et du gibier

1. Traitements aériens : repeuplement en poisson et autres animaux.
2. Observation et surveillance aérienne : repérage et surveillance du poisson et du gibier.

E.- Salubrité

Lutte contre certains insectes agents de transmission de maladies contagieuses (moustiques).

F.- Travaux Publics - Services Publics

1. Relevés aériens : levés pour l'urbanisation et la construction de route et de chemin de fer. levés en vue de l'installation de lignes de force ou de lignes téléphoniques.
2. Observation et surveillance : surveillance des lignes de forces et des lignes de télécommunications.
3. Travail et construction : Mise en place de poteaux, pylônes, fils et câbles de télécommunications et de transport de force.

G.- Conservation du sol et Hydraulique fluviale

1. Relevés aériens : relevé des ressources hydrauliques et des types de terrains, relevés de l'érosion des sols et de l'écoulement des eaux.
2. Observation et surveillance aérienne : Observation et prévention des inondations.

H.- Communications Publiques-Publicité

Annonce par haut-parleurs, lâchers des prospectus, remorquage et tractage de banderoles, tracés fumigènes.

I.- Topographie – cartographie

Levés topographiques, études hydrologiques.

J.- Archéologie

Relevés de vestiges archéologiques.

K.- Prises de vues aériennes

Photographie - Cinéma - Télévision.

L.- Opérations d'urgence

Recherches et sauvetage, ambulance et secours médicaux, largage de personnel et d'approvisionnement, lutte contre les incendies urbains.

ANNEXE C
LES GARANTIES FINANCIERES

1 – Notification préambule du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat

Toute entreprise de transport public soumet préalablement son programme d'exploitation à la . Direction de l'Aéronautique Civile. De même elle doit soumettre au préalable les changement devant intervenir dans le type ou le
Nombre d'avions exploités et toute modification significative du programme, du volume ou de la répartition de ses activités. Elle notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat auquel elle serait, ainsi que pour un exercice donné, tout changement dans la détention de toute participation représentant séparément ou conjointement 30% ou plus du capital de l'entreprise de transport ou de la société mère ou des sociétés qui la contrôlent en dernier ressort.

2 - Plan d'entreprise révisé

Si la Direction de l'Aéronautique Civile estime que les changement notifiés conformément au point 1 ci-dessus 20 ont des incidences importantes sur la situation financière de l'entreprise de transport public, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre , ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B du point 5 , pour pouvoir apprécier si l'entreprise de transport public est à même de pouvoir faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

3 **- Evaluation des résultats financiers**

La Direction de l'Aéronautique Civile peut à tout moment, et en tous cas lorsqu'il apparaît clairement que l'entreprise de transport public, auquel elle a délivré une autorisation d'exploitation a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elle peut suspendre ou retirer l'autorisation d'exploitation si elle n'a plus la certitude que l'entreprise de transport public est à même de faire à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile peut aussi délivrer une autorisation d'exploitation temporaire pendant la restructuration financière de l'entreprise de transport public, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril.

4 - Remise des comptes certifiés

Dans les six mois qui suivent la clôture ce chaque exercice financier, les entreprises de transport public doivent fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. A tout moment, à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile, les entreprises de transport public doivent fournir les informations nécessaires aux fins du point 3 et en particulier les données visées à la partie C du point 5.

5 - Informations relatives à la capacité financière des entreprises de transport public

A . Informations relatives à la capacité financière à fournir par une entreprise qui demande une autorisation d'exploitation pour la première fois.

1. Le compte de résultas prévisionnel pour les deux années suivantes ainsi que l'état des garanties fournies ou devant l'être.
2. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels. que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissement, fluctuations des taux de change redevances aéroportuaires,assurances,etc., les prévisions de trafic et de recettes.
3. Le détail des frais de démarrage pour la période allant de la date d'obtention de l'autorisation au commencement de l'exploitation, et les modalités de financement de ces frais.
4. Le détail des sources de financement ainsi que la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
5. La liste détaillée des dirigeants et des actionnaires, avec leurs nationalités et le type d'actions détenues, les statuts et pactes intervenus entre actionnaires actuels ou pressentis. Si l'entreprise fait partie d'un groupe d'entreprise, des informations doivent être fournies sur ses relations avec celui-ci.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs en pleine propriété. Pour les aéronefs en contrat de location et quelle qu'en soit la nature (crédit- bail par exemple), fournir une copie de contrat.

B. Informations à fournir concernant la capacité financières du titulaire de l'autorisation d'exploitation qui envisage un changement de ses structures ou de ses activités .

1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
2. Le détail précis de tous les changements envisagés, tels que par exemple projet de rachat ou de fusion, modification des dirigeant, changements d'actionnaires,etc
3. Le bilan et le compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours et les vingt-quatre mois à venir tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagées qui peuvent entraîner des incidences financières significatives.

4. Les dépenses et recettes des deux dernières années ainsi que les prévisions futures pour des postes tels que le carburant, les tarifs, les salaires ; l'entretien les amortissements, les fluctuations de change, les redevances aéroportuaires, les assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux suivantes compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagées pouvant avoir des incidences financières significatives.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs et, en cas de contrat de location, les modalités et conditions du ou des contrat(s).

C. Informations à fournir concernant la capacité financière pour l'évaluation permanente du titulaire de l'autorisation d'exploitation.

1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
2. le bilan et le compte de Résultats Prévisionnels pour les deux années à venir.
3. Les dépenses et recettes pour les deux dernières années et pour les deux années à venir pour des postes tels que le prix du carburant, le coût des salaires, de l'entretien, des amortissements, des fluctuations de change, des redevances aéroportuaires, des assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux années à venir.

ANNEXE D
relative à l'approbation du système d'entretien
d'un exploitant de services aériens

1.- L'objet de la présente annexe est de rappeler les obligations de l'exploitant en matière d'entretien de ses propres aéronefs et de préciser les conditions d'approbation de son système d'entretien.

2.- Obligations de l'exploitant en matière d'entretien :

2.1.- Erreur ! Nom de fichier incorrect.2.6.2.- Lorsque l'exploitant est agréé en tant qu'organisme de maintenance des aéronefs, le système de contrôle de maintenance ou système qualité mis en place peut être associé à celui exigé par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.- Approbation du système d'entretien de l'exploitant:

3.1.- Pour l'approbation de son système d'entretien, tout exploitant doit soumettre au Directeur de l'Aéronautique Civile une demande accompagnée des documents suivants :

i. trois exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) prévu au paragraphe 4 ci-dessous;
ii. le(s) manuel(s) d'entretien;
iii. le compte rendu de matériel (C.R.M.);
iv. les copies des contrats d'entretien conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé. Les sous-traitants étrangers doivent être agréés conformément à un règlement équivalent à l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.2.- Le postulant doit informer la Direction de l'Aéronautique Civile sur les lieux d'entretien en base et d'entretien planifié en ligne et donner des détails sur tout entretien sous-traité.

3.3.- L'approbation du système d'entretien de l'exploitant est intégrée dans les dispositions spécifiques d'exploitation associées au Certificat Technique d'Exploitation (CTE), ou signifiée par une attestation contenant les informations suivantes :

i. le numéro de certificat technique d'exploitation (CTE);
ii. le nom de l'exploitant;
iii. les types d'aéronefs pour lesquels le système d'entretien a été accepté;
iv. la référence des manuels d'entretien de l'exploitant approuvés, relatifs au paragraphe iii.- ci-dessus;
v. la référence du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé;

et toutes limitations imposées par le Directeur de l'Aéronautique Civile lors de la délivrance du CTE ou suite à sa modification.

3.4.- L'approbation du système de l'entretien de l'exploitant reste valide tant que :

- les conditions qui ont conduit à sa délivrance restent maintenues;
- l'exploitant se conforme aux exigences relatives au maintien de la validité du C.T.E. et aux dispositions spécifiques d'exploitation en matière d'entretien de ses aéronefs;

4.- Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) :

4.1.- L'exploitant est tenu de mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation concerné, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Ce manuel, appelé aussi « manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant », peut être publié en parties distinctes. Il contient les renseignements suivants :

a) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des approbations pour remise en service.
b) les noms et fonctions de la ou des personnes désignées pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de maintenance de l'exploitant (MME);
c) un renvoi au(x) manuel(s) d'entretien;
d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de travaux de maintenance de l'exploitant;

e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet .
f) une description des procédures à suivre pour assurer la transmission à la DAC et à l'autorité primaire de certification de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef;
g) une description des procédures à suivre, concernant l'évaluation des renseignements et des recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'autorité primaire de certification de l'aéronef et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires;
h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
i) une description des arrangements administratifs d'interface entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé;
j) les dispositions obligatoires dont le Directeur de l'Aéronautique Civile exigera l'insertion.

4.2.- L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

4.3.- Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués, après leur approbation par le Directeur de l'Aéronautique Civile, sans délai, à tous les organismes et à toutes les personnes auxquelles le manuel a été distribué.

4.4.- Lorsque l'exploitant détient un agrément pour la maintenance de ses propres aéronefs, le MME et le Manuel d'Organisme de Maintenance peuvent être combinés dans un seul manuel structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation générale
- 1ère Partie : Organisation de l'entretien
- 2ème Partie : Procédures d'entretien
- 3ème Partie : Procédures du système de contrôle de maintenance ou du système qualité
- 4ème Partie : Exploitants sous contrat
- 5ème Partie : Appendices (exemples et documents)
- 6ème Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant

Dans le cas où les deux manuels sont présentés séparément le MME. peut être structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation Générale
- 1ère Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant
- 2ème Partie : Système de contrôle de maintenance ou système qualité
- 3ème Partie : Entretien sous-traité

5.- Enregistrement des Travaux de Maintenance :

5.1.- L'exploitant doit s'assurer que le Compte Rendu de Matériel (C.R.M.) de l'aéronef est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription. (des éléments indicatifs relatifs aux C.R.M. sont spécifiés au paragraphe 6 ci-dessous).

5.2.- L'exploitant doit établir un système pour conserver, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

a) Tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef ou à tout élément de l'aéronef qui est installé:
   - 24 mois après la date de signature de l'approbation pour remise en service de l'aéronef ou l'élément de l'aéronef;
b) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à vie limitée :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;
c) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'aéronef ou de tout élément d'aéronef sujet à révision générale :
   - jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'élément d'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;
d) l'état courant d'inspection de l'aéronef tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie :
   - jusqu'à ce que l'inspection de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;
e) l'état courant des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux composants de l'aéronef :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;
f) les détails des modifications et réparations effectuées sur l'aéronef, le(s) moteur(s), le(s) hélice(s), et tout élément vital pour la sécurité en vol :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

5.3.- L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'aéronef est transféré définitivement d'un exploitant à un autre, les enregistrements spécifiés aux sous paragraphes 5.1. et 5.2. sont également transférés et les périodes stipulées continuent à s'appliquer.

6.- Compte rendu de matériel de l'exploitant (C.R.M.) :

6.1.- L'exploitant doit utiliser un compte rendu de matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque aéronef:

i. les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols;
ii. l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus; Cette attestation peut être conservée ailleurs sur accord de la Direction de l'Aéronautique Civile;
iii. les approbations pour remise en service prononcées suite aux travaux de maintenance relatives aux anomalies constatées précédemment ;
iv. la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'aéronef;
v. et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

6.2.- Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par la Direction de l'Aéronautique Civile.

7.- Visite prévol :

La visite prévol doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré. Elle doit comprendre, sans s'y limiter nécessairement :

- une inspection, type tour de l'aéronef et de ses équipements de sécurité, incluant en particulier des signes évidents d'usure, de dommages ou de fuites. En outre la présence de tous les équipements de sécurité exigés doit être établie;
- un contrôle du C.R.M., afin de s'assurer que le vol considéré n'est pas affecté par des défauts non corrigés reportés, et qu'aucune opération d'entretien requise figurant dans l'attestation d'entretien n'est dépassée ni ne le sera pendant le vol considéré;
- la conformité des liquides, gaz, etc… consommables embarqués avant le vol, aux spécifications appropriées, exempts de toute contamination, et correctement enregistrés;
- la vérification de la fermeture correcte de toutes les portes;
- l'enlèvement de tous les verrouillages de surface de contrôle et de train, des caches des sondes anémo-barométriques, des dispositifs de retenue, et des obturateurs d'entrée d'air moteurs;
- l'assurance que toutes les surfaces de l'aéronef et que les moteurs sont exempts de glace, neige, sable, etc…

Un exploitant doit publier les consignes au personnel d'entretien et de vol, qui définissent les responsabilités afférentes à ces actions et, lorsque les tâches sont assumées par des sous-traitants, comment leur réalisation est soumise aux exigences du système prévu au paragraphe 2.6.-.

ANNEXE E
AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS

Objet : L'objet de la présente annexe est de préciser les conditions d'affrètement et de location des aéronefs par les exploitants de services aériens titulaires d'un Certificat Technique d'Exploitation.

I.- AFFRETEMENT

I.1.- Définition : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage.

Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 5 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et de longue durée (plus de trois mois).

I.2.- Un exploitant ne doit pas affréter un aéronef sans l'approbation préalable de la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC).

I.3.- L'affréteur doit :

- s'assurer, en ce qui concerne les aéronefs affrétés, que :

  (a) Les normes de sécurité du fréteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements marocains en vigueur ;
  (b) Le fréteur est un exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation et d'un certificat technique d'exploitation ou documents équivalents ;
  (c) L'aéronef possède un certificat de navigabilité standard délivré conformément à l'Annexe 6 à la convention de Chicago ;
  (d) Toute exigence rendue applicable par la DAC est respectée.

- au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés ;

- justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement et désigner un responsable chargé de s'assurer que le fréteur respecte les normes exigées ;

- élaborer et mettre à la disposition de son personnel concerné par les opérations d'affrètement, les procédures et les consignes à suivre pour se conformer aux dispositions de la présente annexe ;

- exiger du fréteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur ;

- faire appliquer par le fréteur des mesures conformes au programme national de sûreté.

I.4.- Les vols affrétés doivent être effectués :

- conformément à la réglementation applicable, dans le pays du fréteur, sous le contrôle de son autorité et avec des avions immatriculés dans le pays du fréteur (sauf accord explicite entre autorités du pays du fréteur et du pays d'immatriculation) ;

- avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrés dans le pays du fréteur ;

- de façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.

I.5.-Liste approuvée :

Chaque exploitant marocain peut soumettre à l'approbation du Directeur de l'Aéronautique Civile une liste d'exploitants fréteurs marocains ou étrangers.

Il doit au préalable procéder à un audit complet portant sur les aéronefs, l'entretien et l'exploitation de chaque fréteur. Cet audit, qui rentre dans le cadre du suivi et supervision des sous-traitants, a pour but de démontrer que les moyens et procédures mis en oeuvre par le fréteur audité garantissent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui prévu par les annexes à la convention de Chicago.

Le résultat de cet audit doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé afin que dans l'hypothèse où des informations complémentaires sont nécessaires, celles ci puissent être apportées. Le compte rendu doit être conforme à la trame jointe en sous-annexe E1.

Les audits que peuvent effectuer les affréteurs ne sont pas directement transférables d'un affréteur marocain à un autre. En effet, l'audit réalisé par un affréteur auprès d'un fréteur porte rarement sur la totalité de l'exploitation du fréteur mais plus précisément sur les éléments relatifs à l'affrètement prévu (type d'aéronef, équipement, routes, équipages, etc).

Des accords entre exploitants marocains peuvent néanmoins limiter les duplications de charge de travail.

Sauf informations particulières, les conclusions résultant d'un audit seront valables 2 ans. Au delà, un audit de suivi pourra être exigé.

A tout moment, au vu des informations dont il dispose, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut radier un exploitant étranger et/ou un type d'aéronef de la liste.

Lorsqu'un exploitant a fait approuver préalablement une telle liste, il peut procéder à des affrètements, ponctuels ou de courte durée, d'exploitants y figurant, sans approbation expresse au cas par cas; chaque opération d'affrètement doit cependant être notifiée préalablement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

I.6.- Dans le cas des affrètements de longue durée, une demande d'approbation est obligatoire. Le dossier de demande doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé. Il doit comporter en plus des informations spécifiées aux paragraphes I.8.1.- et I.9.- ci dessous, une description précise de l'affrètement envisagé et les justifications appropriées compte tenu de sa durée. Les services compétents de la DAC peuvent, s'ils le jugent nécessaire, convoquer une réunion pour l'instruction du dossier.

I.7.- Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète demeure soumis à la réglementation Marocaine en vigueur ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité prévu par l'article 125 du décret n° 2-61-161 du 10 juillet 62. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but, l'affréteur marocain doit, dans ses relations avec le fréteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y ait pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par les inspecteurs DAC.

Il est précisé que, pour le fréteur, ses préposés et son autorité nationale de surveillance, les inspecteurs DAC peuvent être considérés comme des observateurs, sans droit de sanction particulier à leur égard. Toute observation éventuelle de la part des inspecteurs DAC ne sera faite qu'à l'affréteur marocain et à l'autorité du pays du fréteur. Ceci exclut, en particulier, tout commentaire direct ou indirect au fréteur ou à son équipage.

Lorsqu'il le juge utile, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut établir avec l'autorité de surveillance du fréteur étranger, un arrangement bilatéral relatif au contrôle technique conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago.

I.8.- Instruction du dossier :

I.8.1.- Demande d'intégration d'un exploitant dans la liste approuvée :

Le dossier de demande d'intégration d'un exploitant dans la liste de fréteurs approuvés, doit comporter

- les copies de l'autorisation d'exploitation et du certificat technique d'exploitation, ou documents équivalents, détenus par le fréteur, y compris les dispositions spécifiques d'exploitation précisant les autorisations opérationnelles et la liste de flotte ;
- le type d'activité de l'exploitant (activité régulière ou de vol à la demande, transport de passagers ou de fret) ;
- l'adéquation des moyens affrétés à l'activité de l'exploitant qui affrète ;
- la nationalité du fréteur dans le cas où il s'agit d'un exploitant étranger;
- le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur les liaisons internationales ;
- le compte rendu d'audit effectué par l'affréteur et portant sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'exploitant fréteur.

I.8.2.- Opérations d'affrètement d'exploitants ne figurant pas dans la liste approuvée :

Dans le cas où un exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un aéronef de remplacement pour effectuer un vol isolé, et aucun des fréteurs figurant dans la liste approuvée n'est disponible pour assurer cet affrètement, on peut considérer que l'approbation exigée par le paragraphe I.2. est accordée, à condition que :

- le nouveau fréteur soit un exploitant détenteur d'un CTE ou document équivalent, délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago ;
- une visite satisfaisante de l'aéronef affrété soit effectuée par le personnel de l'affréteur habilité à cet effet. Cette visite doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré au même niveau de sécurité connu de l'affréteur;
- l'opération d'affrètement soit signalée immédiatement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

Le dossier d'intégration de ce nouveau fréteur dans la liste approuvée doit être transmis à la DAC dans un délai ne dépassant pas 15 jours après la date d'opération d'affrètement.

I.9.- Le dossier de notification à l'occasion de chaque affrètement, ponctuel ou de courte durée, d'exploitants figurant dans la liste approuvée doit comporter :

- le programme ou série de vols objet de l'affrètement ;
- copies des documents relatifs aux aéronefs affrétés (certificat de navigabilité CDN et certificat d'immatriculation CI, ...etc) ;
- copie de l'attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du fréteur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

I.10.- Dispositions administratives et de facilitation :

I.10.1.- L'affréteur doit

- porter à la connaissance du commandant d'aérodrome sur les aérodromes marocains concernés, tous détails utiles (notamment, le nom de la compagnie affrétée, le type d'appareil, la composition de l'équipage) pour faciliter les mesures relatives à la sûreté et aux contrôles de police.
- le cas échéant, obtenir des services des Douanes les autorisations d'importation requises.
- informer les passagers de chaque vol affrété, au plus tard au moment de l'enregistrement, que le vol est effectué avec un aéronef et un équipage d'un exploitant affrété. Le nom de celui-ci (marocain ou étranger) doit être précisé.

I.10.2.- Un état trimestriel de tous les affrètements réalisés doit être adressé à la DAC par l'exploitant qui affrète.

II.- LOCATION COQUE NUE :

II.1.- Définition : La location est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant preneur un aéronef sans équipage.

II.2.- Lorsqu'un exploitant titulaire d'un Certificat Technique d'Exploitation (CTE) souhaite exploiter un aéronef loué, il doit soumettre à la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC), une demande contenant les renseignements et les documents suivants :

a. copie du certificat d'immatriculation de cet aéronef;
b. copie du certificat de navigabilité précisant la mention d'emploi correspondante à l'exploitation envisagée;
c. une attestation de conformité avec les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation;
d. nom et adresse du propriétaire de l'aéronef;
e. copie de l'accord de location;
f. durée de location;
g. description de l'exploitation envisagée;
h. nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location;

II.3.- Lorsque l'aéronef appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de la DAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'aéronef et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du CTE qui doit :

a. au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME) l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses aéronefs ;
b. souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur;
c. s'assurer que toute différence avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aéronef sont notifiés, et acceptées par la Direction de l'Aéronautique Civile;

II.4.- Dans tous les cas, l'exploitant (preneur) doit démontrer que:

a. les pilotes, les mécaniciens navigants, les navigateurs et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validées par l'État d'immatriculation et en état de validité;
b. l'aéronef sera entretenu conformément au programme d'entretien approuvé et aux prescriptions de navigabilité de l'État d'immatriculation;
c. l'aéronef sera exploité conformément aux règlements en vigueur, aux termes du Certificat Technique d'Exploitation, aux dispositions spécifiques d'exploitation, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.

II.5.- Lorsque la durée de location est supérieure à trente jours, l'aéronef doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur); et si le donneur est marocain, le contrat de location doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

II.6.- Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'aéronef loué le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type d'aéronef à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du CTE.

ANNEXE 4 : LISTE ARRETEE AU MOIS DE DECEMBRE 2003 DES ACCORDS AERIENS BILATERAUX CONCLUS PAR LE MAROC ET LEURS PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

PAYS	DATE DE PARAPHE	DATE DE SIGNATURE	DESIGNATION	TYPE DE CAPACITE
EUROPE				
ALLEMAGNE		12/10/61	Multi	Prédéterministe
AUTRICHE	30/09/97	27/02/02	Multi	Bermudien
BELGIQUE		20/01/58	Multi	levée de la limitation en 2004 (MOU juin 2002)
BULGARIE		14/10/66	Mono	Prédéterministe
CROATIE	13/05/98	07/07/99	Multi	Prédéterministe
DANEMARK	12/01/77	14/11/77	Mono	Bermudien
ESPAGNE	11/03/58	07/07/70	Multi	Prédéterministe
FRANCE		25/10/57	Multi	Prédéterministe
GR. BRETAGNE		22/10/65	Multi	Bermudien
GRECE	06/10/98	10/05/99	Mono	Prédéterministe
HOLLANDE (accord libéral)	Nouvel accord paraphé 20/06/01		Multi	Libéral (pas de limitation des fréquences ou de la capacité)
HONGRIE		21/03/67	Mono	Prédéterministe
ITALIE (libéralisé en juillet 2000)		08/07/67	Multi	Accord libéral
LUXEMBOURG		19/05/61	Multi	Prédéterministe
LETTONIE	11/02/98	19/05/99	Multi	Prédéterministe
MALTE	30/04/81	26/05/83	Mono	Bermudien
NORVEGE		14/11/77	mono	Bermudien
POLOGNE		29/11/69	Multi	Prédéterministe
PORTUGAL		03/04/58	Multi	Prédéterministe
ROUMANIE	20/07/71	06/12/71	Multi	Bermudien
RUSSIE		27/03/62	Mono	Prédéterministe
SUEDE	12/01/77	14/11/77	Mono	Bermudien
SUISSE	Nouvel accord paraphé le 31 octobre 2002	05/07/62	Multi	Accord libéral – Pas de limitation de fréquences ou de capacité
TCHECOSLOVAQUIE		08/05/61	Multi	Prédéterministe
TURQUIE	17/05/85	24/09/85	Multi	Prédéterministe
YOUGOSLAVIE		03/02/64	Multi	Prédéterministe
AFRIQUE				
AFRIQUE DU SUD	01/12/93	18/02/94	Multi	Prédéterministe
ALGERIE		30/04/63	Multi	Prédéterministe
BURKINA FASO	10/03/95	29/06/96	Mono	Prédéterministe
CAMEROUN	27/06/95		Mono	Prédéterministe
CENTRAFRIQUE (Bangui)	14/07/86	11/02/87	Multi	Prédéterministe
COTE D'IVOIRE	25/03/75	31/08/79	Mono	Prédéterministe
GABON		22/02/77	Multi	Prédéterministe
GAMBIE	13/12/90	03/05/94	Multi	Prédéterministe
GHANA		29/01/63 Nouvel accord paraphé le 26 juin 2003	Multi	Prédéterministe
GUINEE	11/10/77	11/04/78	Multi	Prédéterministe
GUINEE EQUAT		09/05/80	Mono	Bermudien
LIBYE	22/07/70		Multi	Prédeterministe

PAYS	DATE DE PARAPHE	DATE DE SIGNATURE	DESIGNATION	TYPE DE CAPACITE
AFRIQUE (suite)				
MALI		27/03/61	Multi	Prédéterministe
MAURITANIE		07/07/70	Multi	Prédéterministe
NIGER	23/04/81	07/11/82	Multi	Prédéterministe
NIGERIA	16/2/78 Accord amendé et paraphé 12/06/85		Mono	Prédéterministe
SENEGAL		03/07/67	Multi	Prédéterministe
SIERRA LEONE	21/03/84		Mono	Prédéterministe
SOUDAN	19/10/77	24/07/78	Multi	Bermudien
TUNISIE		10/07/58	Multi	Prédéterministe
ZAIRE		03/11/76	Multi	Prédéterministe
MOYEN-ORIENT				
ARABIE SAOUDITE	13/03/67	07/03/76	Multi	Prédéterministe
BAHREIN	25/09/90	14/10/91	Multi	Bermudien
EGYPTE		13/06/99	Multi	Bermudien
E.A.U (accord libéral)	14/02/01	25/06/01	Multi	Pas de limitation sur plan de la capacité, des fréquences, et des types d'appareils.
IRAK		18/12/74	Multi	Bermudien
JORDANIE	28/06/72	11/05/78	Multi	Bermudien
KOWEIT		05/12/75	Multi	Bermudien
LIBAN	15/05/61		Multi	Prédéterministe
PALESTINE	03/06/96		Mono	Prédéterministe
QATAR	19/01/82	20/03/87	Multi	Prédéterministe
SULTANAT OMAN	09/06/82	24/01/85	Mono	Bermudien
SYRIE	07/03/74 (nouvel accord paraphé le 02/11/01)	13/12/74	Multi	Nouvel accord libéral
YEMEN	07/06/96	30/05/01	Multi	Prédéterministe
ASIE				
BANGLADESH	20/12/96		Multi	Prédéterministe
CHINE	23/01/97	03/12/98	Multi	Prédéterministe
REP. COREE	04/12/97	01/06/00	Multi	Prédéterministe
INDE	11/12/96		Multi	Prédéterministe
INDONESIE	19/04/96	14/03/97	Multi	Prédéterministe
IRAN	16/07/96	27/02/97	Multi	Prédéterministe
PAKISTAN	11/12/73	12/06/74	Mono	Bermudien
THAILANDE	26/03/96	16/10/98	Multi	Prédéterministe
UKRAINE	24/09/96		Multi	Prédéterministe
MALAISIE		13/11/01	Multi	Bermudien
AMERIQUE				
BRESIL	07/08/74	30/04/75	multi	Bermudien
CANADA		14/02/75	mono	Bermudien
CUBA	09/05/75		mono	Bermudien
URUGUAY	31/05/79		multi	Prédéterministe
U.S.A.	05/10/00	10/10/01	multi	Open Sky

ANNEXE 5 : TABLEAU DES ROUTES CONVENUS DANS LES PRINCIPAUX ACCORDS BILATERAUX CONCLUS PAR LE MAROC AVEC LES PAYS EUROPEENS

PAYS	DESIGNATION	TYPE DE CAPACITE	TABLEAU DES ROUTES
ALLEMAGNE	Multi	16 fréquences par semaine pour chaque pavillon	1 – Routes marocaines : Points au Maroc – deux points intermédiaires – 6 points en République Fédérale D'Allemagne – 2 points en Europe . 2 – Routes allemandes : Points en République Fédérale d'Allemagne – deux points intermédiaires 6 points au Maroc – 1 point en Europe et 1 point en Afrique
AUTRICHE	Multi	Bermudien	1 – Routes marocaines : Points au Maroc – Points en Autriche 2 – Routes autrichiennes : Points en Autriche – Points au Maroc
BELGIQUE	Multi	14 fréquences par semaine pour chaque pavillon Levée de la limitation en 2004	1 – Routes marocaines : Points au Maroc – Points Intermédiaires – Points en Belgique – Points au-delà 2 – Routes belges : Points en Belgique – Points intermédiaires – Points au Maroc – Points au de-là Ces routes sont opérées uniquement en 3ème et 4ème libertés
DANEMARK	Mono	Bermudien	1 – Routes marocaines Points au Maroc – Copenhague et vice versa 2 – Routes danoises Points au Danemark – un point au Maroc et vice versa Exploitation des points intermédiaires permise sans droits de trafic
ESPAGNE	Multi	Prédéterministe	1 – Routes marocaines : Points au Maroc, Malaga, Madrid, Barcelona, Las Palmas ou Tenerife, Valence, et vice versa 2 – Routes espagnoles : Points en Espagne, Tanger Rabat, Casa, Marrakech et vice versa (modifié en septembre 2003)
FRANCE	Multi	Prédéterministe	1 – Routes marocaines : points au Maroc – Paris – Bordeaux – Lyon – Toulouse – Marseille – Nice –Lille et Bastia et Bastia 2 – Routes françaises : Point s en France – Tanger – Casablanca – Oujda – Rabat –Marrrakech – Fès –Agadir et Al Hoceima
GRANDE BRETAGNE	Multi	Eté 2003 : 13 fréquences/semaine pour chaque pavillon Hiver 2003/2004 : 14 fréquences/semaine Eté 2004 : 15 fréquences/semaine A partir de l'hiver 2004/2005 : Levée de la limitation **(en cours)**	1 – Routes marocaines :Points au Maroc – Points intermédiaires – points en Grande Bretagne – Point au de–là en Europe 2 – Routes de la Grande Bretagne : points britanniques - Points intermédiaires – Points au Maroc – points au de-là Madère , Iles Canaries et l'Afrique

PAYS	DESIGNATION	TYPE DE CAPACITE	TABLEAU DES ROUTES
GRECE	Mono	Prédéterministe	1 – Routes marocaines : Points au Maroc – Athènes – Grèce 2 – Routes grecques : Points en Grèce – Casablanca , Maroc
HOLLANDE (accord libéral)	Multi	Libéral (pas de limitation des fréquences)	1 – Routes marocaines : Points au Maroc – Points intermédiaires - Points aux Pays Bas – Points au de-là et vice versa 2 – Routes hollandaises : Points aux Pays Bas – Points intermédiaires – Points au Maroc – Points au de là et vice versa
ITALIE (libéralisé en juillet 2000)	Multi	Accord libéral (juillet 2000)	1 – Routes marocaines : Points aux Maroc , Points intermédiaires au choix , Points en Italie , Points au choix au-delà en Europe 2 – Routes italiennes : Points en Italie, Points intermédiaires au choix, Points au Maroc, Points au choix au-delà en Afrique
LUXEMBOURG	Multi	Prédéterministe	1 – Routes marocaines Points au Maroc - Luxembourg 2 – Routes luxembourgeoises Luxembourg - Points au Maroc
PORTUGAL	Multi	Libéral	1 – Routes marocaines : Points au Maroc – Points au Portugal 2 – Routes portugaises : Points au Portugal – Points au Maroc
SUEDE	Mono	bermudien	1 – Routes marocaines : Points au Maroc - Stockholm et vice versa 2 – Routes suédoises : Points en Suède – un point au Maroc et vice versa
SUISSE	Multi	Accord libéral – Pas de limitation de fréquences	1 – Routes marocaines : Point au Maroc via des points intermédiaires, vers un point ou des points en Suisse , et des points au-delà 2 – Routes suisses : Points en Suisse via des points intermédiaires vers un point ou des points au Maroc et des points au-delà.

ANNEXE 6 : LISTE DES COMPAGNIES AERIENNES (HIVER 2003-2004) AUTORISEES POUR ASSURER DES SERVICES AERIENS REGULIERS SUR LE MAROC CONFORMEMENT AUX ACCORDS BILATERAUX EN VIGUEUR

PAYS	**COMPAGNIES DU PAYS SIGNATAIRE DE L'ACCORD BILATERAL**
Algérie	Air Algérie
Allemagne	Condor Hapag Lloyd LTU Lufthansa
Angleterre	British Airways
Arabie Saoudite	Saudi Arabian Airlines
Autriche	Austrian Airlines/Lauda Air
Belgique	SN Brussels Airlines
Egypte	Egypt Air
Emirats Arabes Unis	Emirates Airlines
Espagne	Iberia Air Europa
France	Air France Air Littoral Corsair
Jordanie	Royal Jordanian
Hollande	KLM
Italie	Alitalia
Libye	Libyan Arab Airlines
Malte	Air Malte
Mauritanie	Air Mauritanie
Qatar	Qatar Airways
Sénégal	Air Sénégal International
Suisse	Swiss International Airlines
Syrie	Syrian air
Tunisie	Tunisair
Bahrain – Oman	Gulfair